

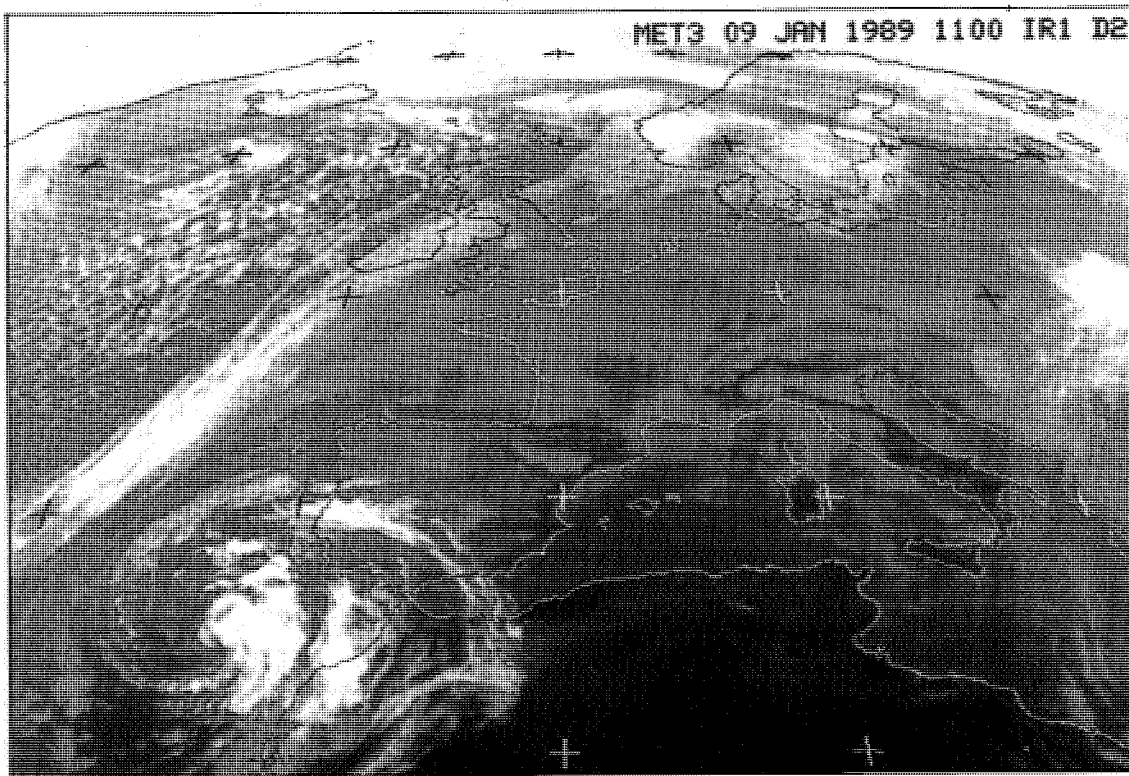
ESTEBAN BARDOLET

El Coste de la Insularidad



**CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION
DE MALLORCA, IBIZA Y FORMENTERA**

EL COSTE DE LA INSULARIDAD



**Edición 2010 Fotocopiada del original de 1989,
realizada por "Impresrapit (Palma), con autorización
de la Cámara de Comercio,
Industria y Navegación de Mallorca**

Edita: Cámara Oficial de Comercio Industria
y Navegación de Mallorca, Ibiza y Formentera.
Servicio de Publicaciones.

Fotocomposición: F.C.S., C.B.

Impresión: Gráficas Son Espanyol.
Dep. Legal: PM 672 / 1989 2.ª Edición

Foto Meteosat cedida por el Centro Meteorológico de Palma de Mallorca.

EL COSTE DE LA INSULARIDAD

ESTEBAN BARDOLET

ECONOMISTA

**CAMARA OFICIAL DE COMERCIO,
INDUSTRIA Y NAVEGACION
DE MALLORCA, IBIZA Y FORMENTERA
con la colaboración de la Cámara de Menorca
en la encuesta realizada.**

PROLOGO

Entre las funciones que son competencia de la Cámara, tiene un destacado lugar, por la evidente trascendencia para toda la Comunidad, la realización y patrocinio de estudios tendentes al conocimiento de la realidad económica de nuestras Islas y de los factores que inciden en ella.

Acordado por el Pleno de la Cámara la realización de un trabajo de investigación sobre la existencia o no de un Coste de Insularidad en nuestra Comunidad y en su caso cual es éste y sus consecuencias, se decidió encargar, tras concurso, la realización del estudio al economista Esteban Bardolet, de cuyo buen hacer es resultado la presente obra.

El interés de la Cámara al decidir emprender la tarea llevada a término por el autor, era evaluar objetivamente la incidencia de la condición geográfica insular en los distintos sectores económicos, ya que las perspectivas abiertas con la entrada de España en el Mercado Común Europeo presentan la posibilidad de diversificar nuestro panorama económico, actualmente centrado en el monocultivo turístico.

Desde hace tiempo nuestra Corporación ha hecho hincapié en la necesidad de huir del condicionamiento que supone la dependencia exclusiva del sector terciario, desarrollando los restantes sectores productivos con la diversificación de las inversiones. El obstáculo que puede representar el coste de insularidad para la competitividad de las empresas de Baleares requiere para ser salvado el conocimiento de su magnitud, de ahí la gran importancia del presente estudio para todos los sectores.

A nuestra Cámara le honra el patrocinio de este estudio como una aportación más a la defensa de los intereses que representa, que es la del conjunto económico, y por tanto del desarrollo y bienestar social de toda la colectividad.

PABLO CATALÀ RIERA

*Presidente de la Cámara de Comercio
Industria y Navegación de Mallorca,
Ibiza y Formentera.*

Palma de Mallorca, Marzo 1989

FE DE ERRATAS

- Debido al corrimiento de numeración al añadir dos páginas al texto revisado, todas las referencias a **páginas nº.....** deben considerarse con + **2 páginas** de las citadas.
Ello no afecta al "Índice".
- En la **página 39**, en el cuarto párrafo, que empieza con: "En resumen,..", a continuación en lugar de "ponderación" debe decir "**distribución**".
- En la **página 71**, en el **gráfico de pie de página**, falta completar la participación de cada nacionalidad en las barras de porcentajes. Así pues el orden sería de arriba a abajo: Otros, luxemburgueses, austriacos, irlandeses, finlandeses, belgas, suecos, daneses, noruegos, italianos, suizos, holandeses, franceses, alemanes, británicos.
En la nota (x) de pie de página, al referirse a llegadas por vía aérea indirecta y vía marítima, se refiere al total de nacionalidades, y las cifras indicadas no están incluidas en las del cuadro superior.

INDICE

1. INTRODUCCION	9
2. MARCO ECONOMICO DEL HECHO INSULAR	13
2.1 ESTUDIOS ANTERIORES SOBRE EL "COSTE DE LA INSULARIDAD"	15
2.2 LA ESTRUCTURA ECONOMICA DE BALEARES	19
2.3 LOS SECTORES ECONOMICOS DE BALEARES	23
2.4 CASO ESPECIAL DEL SECTOR TURISTICO	31
2.5 LA IMPORTANCIA DEL CONSUMO DE LOS "NO-RESIDENTES"	37
2.6 LA RENTA PER CAPITA Y SU MATIZACION	42
3. LOS TRANSPORTES EN BALEARES	47
3.1 LOS TRANSPORTES MARITIMOS	49
3.2 LA ORGANIZACION Y LAS INVERSIONES DE LOS PUERTOS	63
3.3 LOS TRANSPORTES AÉREOS	66
3.4 LA ORGANIZACION Y LAS INVERSIONES DE LOS AEROPUERTOS	76
3.5 LOS TRANSPORTES AÉREOS "URGENTES" EN BALEARES	80
3.6 BALANZA COMERCIAL EXTERIOR DE BALEARES	81
4. LAS MANIFESTACIONES DEL COSTE DE LA INSULARIDAD	91
4.1 EL COSTE CUANTIFICABLE DEL TRANSPORTE	93
4.2 EL COSTE NO CUANTIFICABLE DEL TRANSPORTE	108
4.3 EL DIFERENCIAL DE PRECIOS Y EL IPC	113
4.4 EL SISTEMA DE DISTRIBUCION COMERCIAL	122
4.5 EL RETO DE LA ADMINISTRACION PUBLICA	126
4.6 LA INSULARIDAD EN LA CEE	131
5. LA ENCUESTA SOBRE EL COSTE DE LA INSULARIDAD	135
5.1 METODOLOGIA	137
5.2 LOS RESULTADOS	141
5.3 DETALLE DE LAS RESPUESTAS	152
5.4 COMENTARIOS AL DORSO DEL CUESTIONARIO	167
6. CONCLUSIONES	169
BIBLIOGRAFIA	182

1-INTRODUCCION

No existe una definición del llamado "coste de la insularidad" pero entendemos que sería el que reflejase la problemática originada por el hecho regional insular en contraste con la realidad regional o estatal de la España peninsular, tanto en el aspecto de los transportes como en el más amplio de la "comunicación" social, cultural y económica.

Este aislamiento no debe plantearse sólo frente a nuestro Estado español como región insular perteneciente al mismo sino también frente a la Comunidad Económica Europea, en especial lo que será el "espacio sin fronteras" del año 1992, como región insular comunitaria.

Los costos de la insularidad son dinámicos, en el tiempo y en el espacio. En un ámbito temporal observamos que han existido siempre y probablemente existan siempre, con mayor o menor peso en la economía insular, dependiendo del desarrollo de los transportes. Y en el ámbito espacial, la dinámica evolutiva dependerá de las áreas de gravitación del mercado insular. Por ejemplo, en la actualidad están situadas las islas Baleares a unas pocas horas de barco y unos minutos de avión de Barcelona y Valencia, centros gravitatorios importantísimos de nuestras relaciones comerciales con la parte peninsular del Estado español. Si en 1992 el centro gravitatorio se trasladase al sur de Francia, la dinámica del coste de la insularidad estaría marcada por este nuevo hecho espacial, aún suponiendo sin cambio el otro factor mencionado del transporte.

En el estudio "El Comercio en Baleares" (*) de 1983 se decía: "La situación insular obliga a modificar los sistemas y cuantías de las compras por parte de los establecimientos, por cuanto han de adaptarse a las condiciones que imponen los sistemas de transporte, como la necesidad de fletar contenedores enteros, ya que el coste del grupaje es tres veces superior. Esta situación provoca la existencia de "stocks" elevados y el establecimiento de un sistema de almacenamiento que repercute directamente sobre los costes y es un factor favorable para la creación de pequeños monopolios y oligopolios de tipo local".

Pero el estudio del coste de la insularidad es más complejo que el análisis de los aspectos transporte y distribución comercial en una región insular como Baleares.

Un hecho evidente que supone no sólo un coste de insularidad sino un "doble coste de insularidad" es el de la configuración de Baleares como

* El Comercio en Baleares.1983. F. Sastre y E. Aguiló. Banca March y C.A.I.B.

archipiélago. No es una isla con un espacio insular único sino cuatro islas habitadas, con densidades de población que van de los 58 habitantes/Km² de Formentera, a los 156 de Mallorca, pasando por los 131 de Ibiza y 88 de Menorca.

La disgregación insular crea costes adicionales comparativos con otras regiones continentales con similar relación población/distancia entre ciudades de la misma región. Así podemos citar la multiplicación de estructuras básicas mínimas de las comunidades insulares como puertos, aeropuertos, sanidad, enseñanza, etc. y suministros de agua, electricidad, etc. que son necesarias en una región sin discontinuidad de espacio terrestre.

Pero tal vez en Baleares el ejemplo más flagrante del coste de insularidad con que todavía nos enfrentamos en la actualidad es la falta de comunicación y transportes interinsulares, que han originado en la historia de esta región un aislamiento adicional entre islas, sus pobladores, su comercio, su cultura, e incluso su entendimiento político. Algo similar, aunque de otro estilo, ocurre en las Islas Canarias con el ya tradicional enfrentamiento entre Tenerife y Gran Canaria, pero que también ha sido engendrado por el hecho insular.

Y al igual que las Canarias, las Baleares han pasado de ser islas de desierto en la antigüedad, por falta de comunicación, a ser regiones de gran desarrollo turístico gracias precisamente a su facilidad de comunicación. Es más, Baleares es la región de mayor desarrollo turístico de España y su riqueza ha sido creada por el turismo, y parte del éxito de su turismo proviene de unas eficientes comunicaciones con Europa por vía aérea promovidas por compañías de aviación "charter" mayoritariamente extranjeras. Es decir el "puente" para salvar la insularidad no lo hemos construido nosotros sino "ellos", aunque son destacables los esfuerzos de algunas compañías españolas en este sentido, especialmente en los dos últimos años. Desde esta perspectiva podríamos decir que el coste de la insularidad está en relación inversa a la eficiencia del transporte.

En este contexto debemos recordar que la CEE al trabajar para la creación de un mercado único comunitario, se ocupa especialmente de los transportes que los comuniquen eficaz y libremente, sin monopolios y oligopolios.

Vemos el desarrollo imparable de las autopistas, los trenes de alta velocidad, nuevos enlaces de líneas aéreas de tercer nivel, puertos especializados en manejo de contenedores, etc. y ante esta revolución del transporte, que en España se hace también patente con el Plan de modernización de RENFE, de carreteras nacionales, de puertos y aeropuertos, uno no puede dejar de preocuparse por la peculiar posición insular de Baleares. Con prácticamente un solo puerto y aeropuerto por isla, y con problemas de insuficiente infraestructura en el aeropuerto de Palma puesta en evidencia en este pasado verano, la vulnerabilidad y congestión de estas vías de acceso a las islas en algunas épocas del año es motivo de preocupación para el empre-

sario y el ciudadano, que intuye que Baleares queda marginada de esta revolución del mundo de los transportes de la CEE. Otro ejemplo, no existe comunicación marítima ni aérea entre Baleares y la costa mediterránea francesa, puerta natural de entrada y salida de mercancías entre Baleares y la CEE en 1992.

Tal vez ésta sea la motivación más urgente para la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Mallorca, Ibiza y Formentera, al encargar la realización del estudio que presentamos. Preocupa en los niveles empresariales de las Baleares la pérdida de competitividad de la industria transformadora que recibe primeras materias de la Península o del extranjero y reenvía los productos acabados fuera de Baleares o a otra isla balear. Preocupa el encarecimiento, así como la pérdida de tiempo y coste económico en ciertos suministros especiales o reparaciones para equipos de capital no sustituibles en la isla.

Por todo ello y entendiendo como coste de insularidad todas estas situaciones diferenciales que pueden incidir negativamente en la competitividad de las empresas residentes, intentaremos valorarlas aunque no precisamente cuantificarlas. Y también enunciaremos otros factores que pueden ser correctores o compensadores de este coste de insularidad. Esperamos que ello sirva para una mejor aplicación del principio de solidaridad entre las regiones de España.

Mejores transportes y más baratos, no bastan para mantener el nivel de riqueza de esta región, si no van acompañados de más inversiones en alternativas económicas del turismo, mayor nivel profesional de los empresarios, y ordenación rigurosa del territorio más limitado por la misma condición insular. Así por ejemplo, una mayor afluencia de turistas, suministros y construcción para el turismo, vía mejora de comunicaciones, puede significar el acortamiento de la vida útil de Baleares como destino turístico y residencial, por el encarecimiento de precios del suelo, la saturación de ciertas áreas costeras y la destrucción del paisaje y otros problemas ecológicos de consecuencias irreversibles (agotamiento de aguas potables, etc) salvo que se defina con rigor el marco de desarrollo sectorial y espacial del turismo, tarea en la que está comprometida el actual Govern Balear.

Para una isla el transporte y la comunicación es pues un arma de dos filos: por un lado es vital para un desarrollo aceptable de riqueza y de bienestar social. Pero por otro puede ser el fin de la singular condición de espacio protegido, tranquilo y bello, si los intereses que prevalecen son los de la maximizar los beneficios sobre los de optimizar la calidad de la vida. Ocurre que los que buscan sólo un beneficio rápido en un espacio geográfico muy vulnerable lo abandonarán una vez no les sea útil. En pura teoría económica de libertad de mercado no parece anormal este tipo de actuación, pero aplicada a un espacio insular y a los sectores del turismo y la construcción que utilizan gran parte de mano de obra no cualificada inmigrante, y unida al

hecho de la estacionalidad de esta actividad, conduce a deseconomías sociales y a desequilibrios estructurales.

El estudio que presentamos de la forma más simplificada posible, se compone de las siguientes partes:

Primera parte: MARCO ECONOMICO DEL HECHO INSULAR

Comprende el estudio de la estructura económica de Baleares, sus sectores y su dependencia del exterior de Baleares con especial análisis del turístico, y matizaciones sobre la renta per cápita y el IPC.

Segunda parte: LOS TRANSPORTES EN BALEARES

Dado que el coste de la insularidad tiene un gran componente de coste de transportes, se analiza su actividad, organización, inversiones, y la balanza comercial exterior.

Tercera parte: LAS MANIFESTACIONES DEL COSTE DE LA INSULARIDAD

Se analizan las cuantificables (transportes), las no cuantificables, el diferencial de precios entre Baleares y conjunto del Estado, el sistema de distribución comercial, los retos de la Administración Pública (en especial la autonómica), la compensación por insularidad de Baleares y Canarias, y el tema de la CEE.

Cuarta parte: LA ENCUESTA SOBRE COSTE DE LA INSULARIDAD

La metodología, los resultados y las opiniones más destacadas.

Como resumen, se añade un capítulo de CONCLUSIONES.

2- LA ESTRUCTURA ECONOMICA DEL HECHO INSULAR

2.1. LOS ESTUDIOS ANTERIORES SOBRE EL COSTE DE LA INSULARIDAD:

El profesor Bartolomé Barceló en su participación en un Congreso sobre Economías Regionales del Mediterráneo en Marsella en 1967 se refirió ya al "coste de la insularidad" de las Baleares.

Cerca de 10 millones de europeos de la CEE viven en islas (sin tener en cuenta los británicos) y las islas de la Comunidad Económica Europea se han preocupado de sus problemas comunes a través del Consejo de las Regiones, del CRPM (Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas de la CEE) y del CEDRE (Centre Européen de Développement Regional).

Los estudios sobre la insularidad han sido desde hace años elaborados con gran rigor por la Universidad de Córcega, y en España prácticamente sólo se han producido estudios en las Baleares.

En 1973 el economista Pedro Costa, por encargo del Ayuntamiento de Palma, realizó un estudio sobre este tema, que posteriormente fué editado en forma resumida por Banca Catalana. A Pedro Costa le cabe el mérito de haber sistematizado el concepto del coste de la insularidad (compuesto de los factores del transporte, los del proceso distributivo y los políticos), de haber matizado la complejidad de su cuantificación, y en definitiva por haber dado una información valiosa. Baleares podría justificar la petición de descuentos de líneas aéreas y marítimas para los desplazamientos de residentes a la Península, lo que se consiguió en 1981 por Ley 46/1981 de 29 de Diciembre.

Por otro lado Canarias había conseguido ya en 1962 estas subvenciones al tráfico aéreo y marítimo con la Península, que se amplió con varias compensaciones al transporte de mercancías en 1982. Y sin embargo en las Islas Canarias no se habían realizado estudios monográficos profundos. Son conocidos solamente el "Estudio sobre la influencia del transporte en los precios en las Islas Canarias" elaborado por el Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones del Ministerio de T.T. y C. (Madrid 1981) y la "Aproximación a una metodología para determinar posibles costes de insularidad en el turismo" de José Sabaté Forns y Juan Antonio Núñez Rodríguez, publicado en las IV Jornadas de Estudios Económicos Canarios (1985).

En fechas anteriores a estos estudios canarios, tuvimos en Baleares un completo y técnico estudio del coste de la insularidad cuyo autor fué el economista Miquel Alenyar i Fuster. El trabajo fué encargado por la Conselleria de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Balear y publicado en 1980.

En palabras del mismo autor "la aportación más característica del estudio es la argumentación de una tesis según la cual el coste de la insularidad de Baleares, dependiente de los transportes de personas y mercancías, es positivo pero de dimensiones escasas y poco relevantes".

Posteriormente el mismo autor mallorquín, reelabora y pone al día su estudio publicándolo como "anexo" a su libro "Introducció a l'Economia de les Balears", publicado en 1984 por la Caja de Baleares ("Sa Nostra").

Alenyar en las conclusiones de su primer trabajo sugería que el coste de insularidad en las Baleares, en el caso más desfavorable, globalmente era del orden del 1'13% del valor final de los bienes y servicios producidos en Baleares, y que su repercusión en los precios de consumo y de bienes intermedios no resultaban relevantes. En su segundo trabajo no presenta "conclusiones" sino "observaciones finales". En ellas sin cambiar su posición ante el tema introduce algunas matizaciones para desmitificar aún más la importancia de la insularidad en la economía balear. Termina diciendo que las limitaciones inherentes al concepto de coste de insularidad aconsejan integrarlo en otra instancia más amplia, más objetiva y más importante como por ejemplo una "balanza de la insularidad". Desde la perspectiva de 1989 el coste de la insularidad entendemos que sí es un gran tema. Alenyar situado en 1982 no lo consideraba así, y el mismo autor realizó algunas precisiones muy acertadas, tales como: la insularidad además de coste es un elemento generador de renta y actividad económica en las islas; introducción como un componente del coste de la insularidad el del coste interno de producción de bienes y servicios.

El coste de insularidad tiende a ser estudiado excesivamente bajo un prisma económico y escapan a nuestra percepción flecos que son tal vez aún más importantes. Un estudio sobre el coste de la insularidad es un tema tan complejo que admite distintas interpretaciones, que si son racionales, merecen el respeto de cualquier profesional de la vida económica y política. El problema principal es el de no poder comparar Baleares con un patrón tipo de otra región española. Pero esto no debe ser obstáculo para intentar una investigación que en cada estudio tendrá un paso más hacia adelante, siempre que no esté mediatizado por planteamientos políticos de salida. Ningún estudioso del tema puede agotarlo, y sería conveniente que se creara una comisión de expertos sobre el mismo que realizaran su seguimiento en los próximos años. En esta comisión cabrían no sólo los economistas sino también sociólogos, geógrafos y expertos en transportes, ya que el tema desborda el campo económico.

Otros autores que han tocado el tema de la insularidad marginalmente han sido: el profesor Eduard Berenguer y el economista Antonio Fleixas.

Berenguer en el capítulo dedicado a "transportes" en la publicación del Servicio de Estudios de la Banca Catalana "Mallorca: una introducció a la seva economia" (Barcelona 1974), insinúa que en la manipulación y trans-

porte de las mercancías que Baleares "importa" de la Península hay un cierto margen de especulación por parte de los mismos vendedores de éstas en las islas, alerta sobre el problema de ruptura de stocks en Baleares que obliga a los empresarios a mantener niveles superiores a los normales, y reconoce que la insularidad provoca unos costes evidentes tanto de las mercancías que entran como en las que salen.

Por su parte Antonio Fleixas, en su ponencia sobre "La insularidad y los recursos naturales" en el debate sobre "Economía e Insularidad" de 1984 en Palma, organizado por el PSOE-FSB, hace referencia a la escasa disponibilidad de algunos recursos naturales (agua) por razón de la insularidad segregada, como factor limitativo, si bien hay otros recursos que presentan aspectos positivos gracias a la insularidad, como el control de nuestro medio ambiente, no conectado a otros ecosistemas de la Península (salvo circunstancias catastróficas) y que es parte de la imagen turística de Baleares.

El Banco Exterior de España en su estudio sobre "La economía de Baleares a la hora de CEE" en colaboración con el Govern Balear (1985) dedica una parte a los "costos de insularidad" y se hace eco de la "Declaración de Tenerife" en la Conferencia de Regiones Insulares Europeas de 1981, que dice: "que la fragilidad del equilibrio socio-económico de las regiones insulares es consecuencia de que la noción de insularidad supone características de aislamiento, distancia, dimensión reducida, y en el caso de los archipiélagos incluso dispersión". Se citan también otros aspectos interesantes sobre el tema en esta publicación del Banco Exterior como: el bajo nivel de complementariedad económica existente entre las diferentes islas de Baleares, que explica la reducida magnitud de los flujos interinsulares con el consiguiente encarecimiento del transporte, el grado excesivo de concentración interna del sector transporte por el grupo BALCON, y la ausencia de economías de aglomeración que puedan aprovechar economías de escala quedando sólo la opción de producciones que puedan funcionar eficazmente en pequeños mercados.

Por último debemos destacar la valiosa colección de estudios sectoriales de la economía de Baleares realizado por un equipo de economistas bajo la dirección de Eugenio Aguiló, catedrático de Economía de la Universitat de les Illes Balears, y que con la colaboración y patrocinio de la Banca March se ofreció al Govern Balear. De ellos mencionaremos "Los transportes en las Baleares (1983)", "El Comercio en las Baleares" (1983) y "La industria en las Baleares" (1985). En el libro dedicado a transportes se contiene una conclusión en relación al transporte marítimo que dice así: "Resulta evidente que el problema de los costes de la insularidad se ligan con frecuencia al coste que supone el transporte de mercancías por vía marítima. Este sector está integrado por un número escaso de empresas que forman un oligopolio natural, que se ve reforzado por una realidad insular que impide la existencia de otros medios de transporte de mercancías, si descontamos la escasa

importancia del transporte por avión. Todo ello ofrece una configuración de tales características que nunca estaría más indicada la necesidad de implantar una política de regulación pública sobre este sector, que permitiera fijar unos precios de acuerdo con los que se fijan en el transporte marítimo de mercancías en zonas en que éste está en competencia con otros tipos de transporte".

Y del mismo libro, otra conclusión sobre transporte aéreo dice así: "En numerosas ocasiones se han denunciado, en especial por parte del sector turístico, las deficiencias de la infraestructura aeroportuaria de Baleares y su gestión excesivamente centralizada, que no permite un contraste de los planes de inversión con los usuarios de las instalaciones aeroportuarias. Casi el 97% de los turistas llegan a Baleares por vía aérea y los aeropuertos deben dar una imagen turística eficaz para la buena marcha del principal motor de la economía. Ello sólo se conseguirá mediante una gestión conjunta de organismos centrales y entidades locales que enfoquen la temática del transporte aéreo desde la perspectiva de eficacia e imagen turística al servicio de esta región española".

Con estas referencias a estudios anteriores sobre la insularidad, no queremos anticipar conclusiones sino sólo enmarcar la problemática en los temas principales, que a lo largo del estudio podrían quedar algo desenfocados. También en el transcurso del estudio se citarán otros trabajos, con referencia a pie de página.

La elaboración de un estudio sobre el coste de la insularidad es una cura de humildad para cualquier economista que se imponga este objetivo. Como ya hemos comentado antes, el tema desborda el campo de acción del economista que tiene que compensarlo con una aproximación visual periférica del todo para no perderse entre las partes. Y es justo decir que cada trabajo aporta una visión más detallada y completa, siendo muy útil esta "bibliografía" al margen de las conclusiones que de ella se han derivado o interpretado.

El pionero de nuestros estudios, el economista, Pedro Costa, en la revista LLUC de En-Feb. 1983, decía: "Los estudios sobre la insularidad han contemplado con carácter casi exclusivo la vertiente económica de su problemática y han olvidado otros componentes de la calidad de vida, entre los que probablemente sobresaldrían la sanidad, la cultura y la conservación del medio natural".

2.2 LA ESTRUCTURA ECONOMICA DE BALEARES:

La economía de Baleares ha evolucionado con bastante rapidez en los últimos 30 años hacia una economía de servicios. Según el "Butlletí d'Estadística Balear" 1er. trimestre 1988, del Institut Balear d'Estadística, la distribución del VAB a coste de factores, por sectores de actividad era en 1984:

VAB A COSTE DE FACTORES, POR SECTORES DE ACTIVIDAD EN 1984

AGRICULTURA.....	2,4%	(2,6%)
INDUSTRIA	10,5%	(11,0%)
CONSTRUCCION	6,6%	(6,5%)
SERVICIOS PRIVADOS.....	74,2%	——— (79,9)
SERVICIOS PUBLICOS.....	6,3%	

En paréntesis datos año 1985 según "Renta Nacional de España" del Banco de Bilbao, que son muy similares a los de la otra fuente citada para 1984. Según datos del Banco de Bilbao, en España en 1985 el sector servicios promediaba el 61,5% del PIB c.f. para el conjunto del Estado. Baleares tenía el mayor porcentaje con el 79,9% seguida de Madrid con el 75,7% y de Canarias con el 74,4%. Las demás autonomías están por debajo del 62%, Cataluña con el 59,1% y Valencia con el 60,8%.

Excluyendo el caso atípico de Madrid, por ser la capital del Estado donde se concentran todos los servicios públicos, es evidente que Baleares, junto con Canarias, son las comunidades con un marcado predominio de los "servicios" o economía "terciarizada", y ello gracias al desarrollo turístico.

La producción turística sólo de la hostelería y la restauración en Baleares en 1985 fué de 344.890 millones de Ptas., y sólo era superada por la de Madrid con 411.762. Baleares participaba con el 12,8% de valor de la producción española, mientras que el VAB total de Baleares es sólo el 2,6% del de España, más cercano a las proporciones relativas de población (1,9%) y territorio (1%). La terciarización de la economía balear basada en un solo sector (turismo) es similar a la de países tan desarrollados como Suecia y EEUU, que tienen sin embargo más diversificado su sector terciario. Lo que

sí es común en estas economías terciarizadas es el elevado nivel de vida y renta per cápita, que en el caso de Baleares está entre los primeros de las CC.AA. españolas (*).

De las 160 regiones europeas de la CEE, Baleares se sitúa en el número 125 en la clasificación de "índice sintético", que equivale a nivel de renta, con el 66,8% frente a la media de 100% de la CEE. La segunda región española es La Rioja con 65,9%, la tercera Navarra con 59,9%, y la cuarta Madrid con 59,8%.

Queda claro que Baleares es una región europea y española, con una economía dependiente de los "servicios" y con un nivel de renta que la diferencia del resto del Estado español y por ello no existe la posibilidad de establecer una comparación homologable (salvo con Canarias en cuanto al porcentaje de "servicios" y la insularidad).

Cuando queremos descender a nivel insular de Baleares para establecer la estructura económica de cada isla, nos encontramos con problemas de falta de datos desagregados. Procediendo de forma indirecta y estimativa podemos llegar a las siguientes proporciones:

VABCF 1987 (100%)	SECTOR PRIMARIO	SECTOR SECUNDARIO	SECTOR TERCIARIO
MALLORCA.....	2,0%	15,0%	83,0%
IBIZA-FORM.....	12,0%	8,0%	80,0%
MENORCA.....	30,0%	38,0%	32,0%
BALEARES (PROMEDIO)	2,4%	17,1%	80,5%

La distribución del PIB balear sería aproximadamente así: Mallorca el 70%, Ibiza-Formentera el 17% y Menorca el 13%.

Es evidente el predominio de la isla de Mallorca por una parte, y un cierto equilibrio entre Ibiza-Formentera y Menorca, aunque con una distribución muy desigual. Ibiza es turística sobretodo y Menorca es todavía industrial (decimos todavía porque el desarrollo turístico y de otros servicios puede alcanzar cotas del 40% en los próximos años, de seguir la tendencia actual).

La economía de Ibiza es la más desigual ya que el predominio del sector

* Existe un contencioso sobre el cálculo de la renta per cápita dado el elevado porcentaje de población de hecho (inmigrante) que contribuye a la producción pero no es contada en el reparto per cápita. Esta anomalía se refleja también en el "índice" de la CEE que se basa en PIB, paro y necesidad de empleo hasta el horizonte 1990, pero que no refleja el paro estacional.

terciario es del 80%. Si bien en Mallorca este porcentaje es aún superior (83%) ello es debido a los "servicios públicos" centralizados en la capital de la Comunidad Autónoma. Por otra parte, Menorca presenta la economía más equilibrada de las Baleares entre sus sectores.

Esta configuración de la economía de las islas Baleares, condiciona sus costes de insularidad como veremos más adelante. Y ello con referencia a su situación geográfica entre sí y en relación a la Península. Así en resumen podríamos decir que al ser las economías de las islas no complementarias sino independientes entre sí, sus flujos comerciales y por tanto de transporte no se cruzan en Palma de Mallorca sino que Menorca está orientada hacia Barcelona, y las Pitiusas (Ibiza) hacia la costa de la Comunidad Valenciana como veremos al estudiar los transportes. Pero hay un factor que debemos tener en cuenta desde ahora para el estudio de la insularidad: la estacionalidad de las economías de Ibiza (fuerte), Mallorca (fuerte pero compensada por la capitalidad Palma) y Menorca (débil y debida al sector turístico). Los altibajos estacionales no pueden ser compensados con actividades en otra isla, ni existe movilidad de población residente en cada isla hacia otra, a pesar de la escasa distancia.

La situación insular del archipiélago en las Baleares y la peculiaridad de su economía, nos lleva a considerar tres costes de insularidad, uno para cada isla. En algunos casos existe lo que se llama la "doble insularidad" por cuanto una persona o mercancía debe trasladarse a Mallorca desde/hacia otra isla para tener entrada/salida de otra región española o extranjera. Así por ejemplo las comunicaciones aéreas con Europa en línea regular se centralizan casi todas en Palma, y el aeropuerto de Mahón al no estar habilitado de Aduana para importación, ésta debe realizarse vía Palma.

A modo de aproximación y generalizando, la estructura de transportes de Baleares se basa en un aeropuerto y un puerto principal en cada isla (en la capital de Mallorca e Ibiza, y en Mahón en Menorca). Las comunicaciones marítimas son sólo con Cataluña y Comunidad Valenciana, y sin líneas regulares con Francia (*) o Italia. Las comunicaciones aéreas directas llegan además a Madrid, Bilbao, Granada, Málaga y Vitoria. Con el extranjero hay vuelos a las principales capitales europeas, excepto Roma y las nórdicas, pero sigue la incomunicación con el sur de Francia, operando sólo un Palma-Lyon semanal en verano. Las comunicaciones marítimas y aéreas interinsulares son inexistentes entre Ibiza y Menorca. Las de Mallorca con Ibiza por mar y aire son "normales" pero las de Mallorca con Menorca son casi inexistentes por mar e insuficientes por aire.

Después de esta panorámica global de la economía y transporte, veamos la situación demográfica. En 1987 la población de derecho se repartía así:

* Salvo la línea con Sète, sólo de Junio a Septiembre, dos veces a la semana.

POBLACION DE DERECHO 1987.

ISLAS	POBLACION EN MILES	EXTENSION KM2	DENSIDAD HAB/KM2
MALLORCA.....	567,2	3.640	156
(PALMA 306,8)			
IBIZA-FORMENTERA	71,8	643	112
(EIVISSA 27,7)			
MENORCA.....	61,3	702	88
(MAO 22, CIUTADELLA 19,3)			
BALEARES	700,3	4.985(*)	140

Vemos que la densidad de población de Mallorca es la mayor y duplica casi la de Menorca. La densidad de Baleares casi duplica la de España y es similar a la de la CEE. La superficie de Baleares es el 1% de España y el 0,2% de la CEE, mientras que la población de Baleares es el 1,8% de la de España y el mismo 0,2% de la de la CEE.

Todo ello configura una situación peculiar, máxime si añadimos unos 25.000 residentes de nacionalidad extranjera, y una población flotante inmigrante y española en los meses de verano de unas 50.000 personas. Si además pensamos que el turismo es básicamente "uso de transporte" de y hacia Baleares, y en 1987 se han contabilizado 6,4 millones de extranjeros y 700.000 españoles el problema de la insularidad queda puesto en evidencia a nivel " personas".

* Más otras islas deshabitadas= 5.014

2.3 LOS SECTORES ECONOMICOS Y SUS INPUTS INTERMEDIOS:

Analizamos la composición de cada sector macroeconómico en términos de valor de producción a precios de salida de fábrica en 1983. Esta información la obtenemos, de las recién publicadas Tablas Input-Output de Baleares (Universitat de les Illes Balears) con el patrocinio de la Conselleria de Economía y Hacienda de la CAIB, referidas a 1983.

VALOR DE PRODUCCION A PRECIOS DE SALIDA DE FABRICA EN 1983

SECTOR MICROECONOMICO	MILONES DE PTAS.	PARTICIP.%	MACROSECTOR	(TURISMO)(#)
HOSTELERIA.....	143.614,3	17,4	III	(17,4)
CONSTRUCCION/OBRA CIVIL.....	74.728,5	9,1	II	
COMERCIO MINORISTA.....	47.613,9	5,8	III	
ALQUILER INMUEBLES(*).....	43.498,9	5,3	III	(0,6)
APARTAMENTOS TURISTICOS.....	35.912,8	4,4	III	(4,4)
RESTAURANTES.....	24.755,7	3,0	III	(3,0)
ADMINISTRACION CENTRAL.....	24.335,4	2,9	III	
ENERGIA.....	22.287,8	2,7	II	
PRODUCTOS METALICOS.....	21.287,2	2,6	II	
COMERCIO MAYORISTA.....	20.892,5	2,5	III	
INDUSTRIA DEL CALZADO.....	19.686,2	2,4	II	
SERVICIOS A EMPRESAS.....	18.719,5	2,3	III	
TRANSPORTE EXTERIOR.....	17.639,5	2,2	III	
TRANSPORTE INTERIOR.....	17.034,2	2,1	III	
AGRICULTURA.....	16.745,0	2,0	I	
SERV. REPARAC.Y RECUPER.....	16.499,2	2,0	II	
GANADERIA.....	15.448,4	1,9	I	
OTRAS IND.ALIMENTICIAS.....	14.583,2	1,8	II	
BARES Y CAFETERIAS.....	13.908,7	1,7	III	(1,7)
AGENCIAS DE VIAJES.....	13.498,7	1,7	III	(1,7)
ACTIV.ANEXAS A TRANSPORT.....	13.409,9	1,6	III	
IND. CUEROS Y PIELS.....	13.232,7	1,6	II	
PROD.MINERALES NO METAL.....	13.207,9	1,6	II	
ADMON. AUTONOMA Y LOCAL.....	12.738,7	1,6	III	
SERV.PERSON.Y CULTURAL.....	12.073,9	1,5	III	
COMUNICACIONES.....	11.622,8	1,4	III	
SANIDAD NO COMERCIAL.....	11.193,6	1,4	III	
INDUSTRIAS LACTEAS.....	10.567,9	1,3	II	
SALAS DE FIESTAS Y SIMIL.....	9.996,6	1,2	III	(1,2)
SACRIF.GANADO E IND.CARN.....	9.710,5	1,2	II	
BANCA Y SEGUROS.....	8.829,9	1,2	III	
IND. DE BISUTERIA.....	8.547,0	1,0	II	
OTROS (MENOS DEL 1%).....	66.271,9	8,1	VIARIOS	
TOTAL BALEARES.....	824.054,8	100,0		(30,0)

* relacionado con actividad turística atípica por lo que estimamos 0,6%

sector turístico, sin contar efectos sobre comercio minorista y construcción así como tampoco sobre transportes.

El sector turístico representa el 30% del PIB y, contando las partes de comercio minorista, construcciones, transportes y servicios dependientes directamente de él, alcanzaría el 57% del PIB. En términos de renta generada directamente más indirectamente vía "multiplicador" se llegaría a un 63% del total gracias al "turismo". Es pues el primer sector o actividad económica de Baleares, si bien hay diferentes niveles según islas, y es el sector (junto al agrícola) más sujeto a la estacionalidad. Se puede estimar que el 85% de la producción turística se realiza de Mayo a Octubre, inclusive, y sólo un 15% en los 6 meses restantes, que incluyen la Semana Santa. Esta estacionalidad llega al 95% en Menorca e Ibiza para los meses de Mayo-Octubre.

Después del sector turístico vemos que es la construcción con más de un 10% actualmente, el segundo sector en importancia económica para las islas. Su localización es paralela al desarrollo turístico, que es en Mallorca y Menorca, por encima de Ibiza actualmente.

El tercer grupo de actividades son las comerciales (mayorista y minorista) con un 8,3%, que presenta también un desarrollo en gran parte derivado de los desarrollos de núcleos turísticos.

En cuarto lugar los transportes en sus vertientes exterior, interior y actividades anexas, con un 5,9%, y que de nuevo guarda estrecha relación con el turismo nacional (no tanto con el de vía aérea ya que las empresas de transportes aéreos de Baleares sólo tienen una cuota del 13% de este mercado) y escasa relación con el turismo extranjero (ya que llega en un 97% por vía aérea y sólo el 16% es la cuota de mercado de las empresas aéreas de Baleares, es decir excluyendo Iberia y Aviaco).

Si en lugar de producción consideramos el empleo como medida de la importancia de los sectores expuestos antes, continúa siendo el "turismo" el primero con el 21,7%. Si añadimos la parte estimada de los otros sectores ligados al turismo llegamos al 34% de la población activa. Si además añadimos los empleos de "temporada turística" de Mayo a Octubre procedentes de inmigración y paro, llegamos casi al 50% de la población activa de Baleares.

En segundo lugar tenemos el "comercio" que ocupa el 13,7% del empleo total (asalariado y no asalariado). En tercer lugar la "construcción" con más del 10% actualmente, y en cuarto lugar el "transporte" con el 5,2%.

Veamos ahora la dependencia de estos grandes sectores, de inputs intermedios procedentes de fuera de Baleares, lo que obtenemos también de las Tablas Input-Output de 1983. Esta dependencia del exterior la clasificamos en nacional, o sea de procedencia de la Península, y extranjera. Esta información nos concretará más donde incide el coste de la insularidad dentro de la estructura productiva de Baleares.

PROCEDENCIA DE LOS INPUTS INTERMEDIOS EN 1983

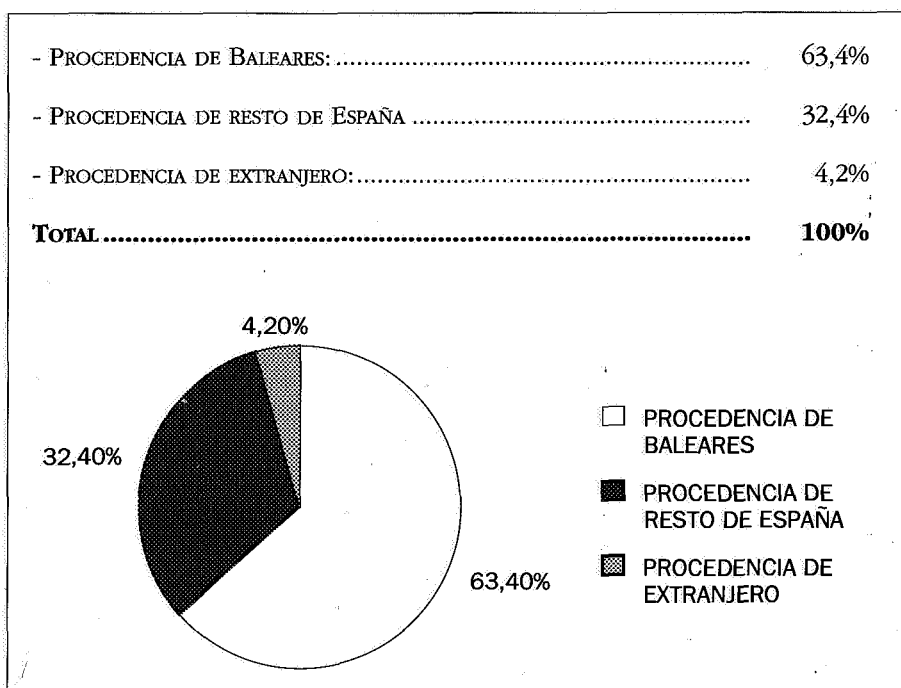
SECTOR	DE BALEARES	DEL RESTO DE ESPAÑA	DEL EX- TRANJERO	TOTAL
TURISMO:.....	68,9%	28,4%	2,7%	100%
- HOSTELERIA	69,8%	28,15%	2,15%	100%
- APARTAMENTOS.....	74,9%	23,4%	1,7%	100%
- RESTAURANTES.....	52,6%	41,4%	6,0%	100%
- BARES, CAFETERIAS	58,0%	38,9%	3,1%	100%
- AGENCIAS VIAJES.....	85,4%	12,0%	2,6%	100%
- SALAS DE FIESTA.....	63,5%	33,4%	3,1%	100%
PRIMARIO	53,0%	42,3%	4,7%	100%
(AGR.GANAD.PESCA)				
CONSTRUCCION.....	75,4%	23,3%	1,3%	100%
COMERCIO	88,3%	10,6%	0,1%	100%
- MINORISTA	89,5%	10,4%	0,1%	100%
- MAYORISTA	87,9%	12,0%	0,1%	100%
TRANSPORTES:	42,6%	56,7%	0,7%	100%
- INTERIOR	43,1%	56,0%	0,9%	100%
- EXTERIOR.....	37,6%	62,0%	0,4%	100%
- ACTIV.ANEXAS	76,7%	23,0%	0,3%	100%
INDUSTRIA	51,5%	40,0%	8,5%	100%
ENERGIA.....	11,4%	87,5%	1,1%	100%
CAPTAC.Y DISTR.AGUA	79,5%	20,0%	0,5%	100%
PROD.MINERAL NO MET.....	64,6%	34,0%	1,4%	100%
PRODUCTOS METALICOS	53,9%	44,1%	2,0%	100%
PRODUCTOS QUIMICOS.....	23,9%	51,9%	24,2%	100%
INDUSTRIA CARNICA.....	84,5%	9,0%	6,5%	100%
INDUSTRIA LACTEA.....	82,7%	16,0%	1,3%	100%
OTRAS IND.ALIMENT.	53,1%	37,3%	9,6%	100%
ALIMENT. ANIMAL	60,0%	31,2%	8,8%	100%
IND.VINOS, LICORES.....	39,6%	58,0%	2,4%	100%
BEBIDAS REFRESCANT.....	47,2%	43,4%	9,4%	100%
IND.TEXTIL, CONFECC.	39,3%	59,1%	1,6%	100%
(*) IND. DE CALZADO	80,4%	17,5%	2,1%	100%
IND. CUERO Y PIEL	26,9%	41,8%	31,3%	100%
IND. MADERA (SIN MUEB).....	29,7%	30,9%	39,4%	100%
IND.MUEBLES MADERA.....	69,0%	20,4%	10,6%	100%
IND. PAPEL,ART.GRAF.....	26,6%	68,4%	5,0%	100%
IND.PLASTICO,CAUCHO.....	23,6%	54,9%	21,5%	100%
IND. BISUTERIA	49,6%	41,7%	8,7%	100%
SERVICIOS (#).....	78,2%	20,2%	1,6%	100%
PRIVADOS	78,3%	20,2%	1,5%	100%
PUBLICOS	78,1%	20,1%	1,8%	100%

* Vemos un escaso 19,6% de inputs del exterior frente a 80,4% de Baleares debido a que las compras se hacen en parte al sector "Cuero y piel".

No incluye "turismo" ni "transportes" que figuran aparte.

Del cuadro anterior sacamos un promedio de origen de inputs intermedios (es decir sin coste de personal) para el conjunto de los sectores de Baleares:

ORIGEN DE INPUTS INTERMEDIOS



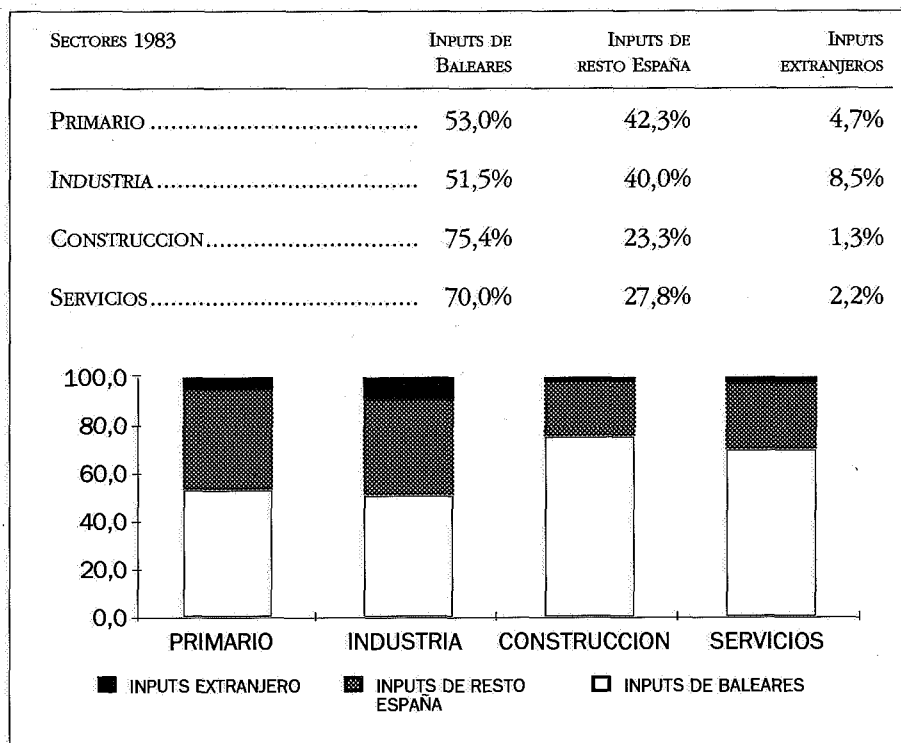
Junto con las Canarias, Baleares tiene la economía más abierta de España, es decir que presenta un elevado porcentaje de inputs intermedios procedentes de otras regiones, la explicación es obvia, en cuanto no existen elementos o factores productivos autóctonos que en otras regiones constituyen la base u origen histórico de su actividad productiva (minas, agricultura con riego de ríos, ganadería con pastos naturales, tradición industrial manufacturera, etc)

Baleares tiene una agricultura minifundista con riego de pozo, una ganadería sin pastos salvo el ovino, una minería que produce lignito de pésima calidad, y una ausencia de tradición industrial, salvo algunas excepciones en producciones semiartesanales (calzado, piel, bisutería, muebles, etc). Casi todo el dinamismo y riqueza creada en los últimos 30 años proceden de la actividad turística, la construcción y los servicios que se desarrollan con ellos, como el comercio y el transporte. La agricultura en cambio no ha logrado "conectar" con la demanda de alimentos del turismo, tal vez por la escasez de cooperativas de producción que organizaran la salida de las producciones minifundistas, y también por los problemas de la estacionalidad del turismo frente a producciones agrícolas que no pueden ser almacenadas (o con excesivo coste mediante red de frío).

Si bien estadísticamente resulta un 63,4% de inputs regionales, en realidad este porcentaje es más bajo ya que como vimos en la nota (x) del cuadro anterior, hay sectores que adquieren inputs ya situados en Baleares por otros sectores, es decir se produce un efecto multiplicador.

Si analizamos los grupos sectoriales o macrosectores, vemos lo siguiente:

ORIGEN DE LOS INPUTS DE BALEARES



Queda demostrado que los sectores primario y secundario (excepto construcción) tienen una dependencia de alrededor del 50% en inputs "importados", mientras que la construcción sólo del 25% ya que se dispone in situ de materiales de construcción no metálicos, incluso cementos (aunque no suficientes actualmente por la gran demanda de construcción, que parece menguará a partir de 1989)

En el subsector "energía" (industria) se llega al mayor porcentaje de dependencia exterior con un 88,6%, ya que las centrales térmicas consumen carbón y fuel-oil no producido en Baleares (salvo una pequeña parte consumida de lignitos locales).

Otro sector con gran dependencia es el del "papel y artes gráficas" por la obvia razón de que no existe producción balear de papel, salvo reciclado, por lo que se llega al 73,4% de origen exterior. Y lo mismo puede decirse de

la industria del "caucho y plástico" con un 76,4% y de la industria "química" con un 76,1%.

La industria de "cuero y piel" tiene una dependencia exterior del 73,1%, a pesar de una abundante cabaña regional de ovino, principal materia prima de la industria del curtido, que a su vez suministra materia al sector, pero que no se ha desarrollado en las Baleares.

Otros sectores industriales cuyo porcentaje excede del 50% en cuanto a dependencia de inputs exteriores de Baleares son: la industria de vinos y licores con el 60,4%, de bebidas refrescantes con el 52,8%, la industria textil y de confección con el 60,7%, la bisutería con el 50,4% y por último la de la madera (sin fabricación de muebles) con el 70,3%. En este último subsector ocurre algo similar a lo visto antes con la industria del cuero y piel en relación a la del calzado, a la que suministra parte de materia prima. La industria de la madera suministra a la del mueble (madera) por lo que ésta sólo alcanza un 31,0% de dependencia exterior, en unas islas donde el aprovechamiento forestal es escaso y la calidad de la madera autóctona es apta sólo como material secundario.

La mayor dependencia del extranjero, en el sector industrial, se produce en los subsectores de madera (39,4%), cuero y piel (31,3%), productos químicos (24,2%) y la industria del caucho y plásticos (21,5%).

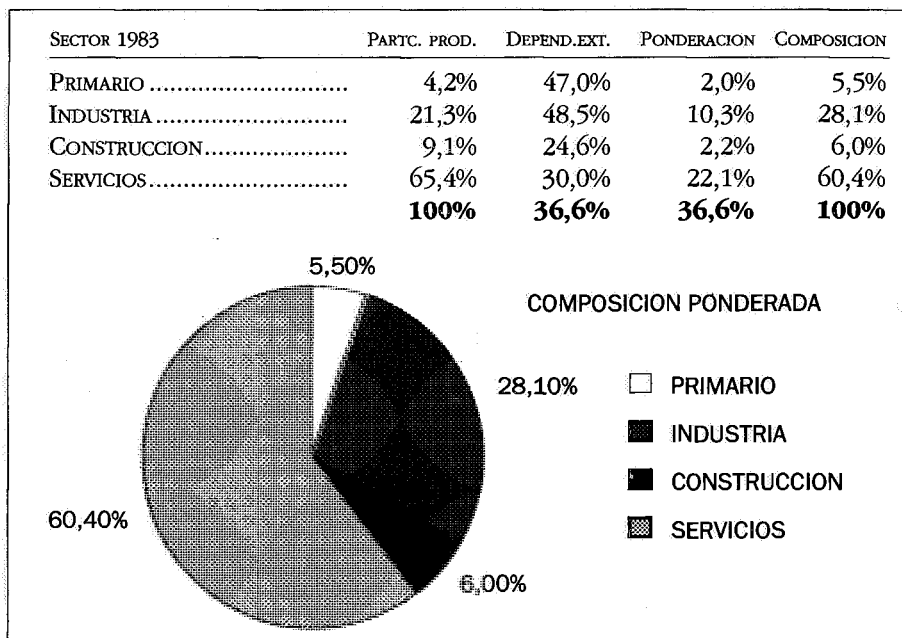
Hemos visto antes que el macrosector "Servicios" tenía una dependencia de sólo 27,8% del resto de España y 2,2% del extranjero. No obstante si lo desagregamos tenemos otra perspectiva:

SERVICIOS	INPUTS DE BALEARES	INPUTS DE RESTO DE ESPAÑA	INPUTS EXTRANJEROS
TURISMO	68,9%	28,4%	2,7%
COMERCIO.....	88,3%	10,6%	0,1%
TRANSPORTES.....	42,6%	56,7%	0,7%
OTROS SERVICIOS	78,2%	20,2%	1,6%

Vemos las mayores dependencias de inputs exteriores por parte de "transportes" con 57,4% y "turismo" con 31,1%, mientras "otros servicios" cuentan con un 21,8% y "comercio" con sólo el 10,7%. Este bajo porcentaje del "comercio" tanto mayorista como minorista, debe interpretarse no como origen de sus facturaciones que lógicamente proceden de productos en un 94% "exteriores" sino como origen de su organización productiva (tienda, equipamiento, etc).

Si ahora ponderamos estos porcentajes de dependencia exterior de la economía de Baleares, por sectores, con el peso de cada uno en el conjunto del valor de la producción a precios de salida de fábrica, según cuadros de las páginas 21 y 23, tenemos lo siguiente:

DEPENDENCIA EXTERIOR DE LA ECONOMIA DE BALEARES

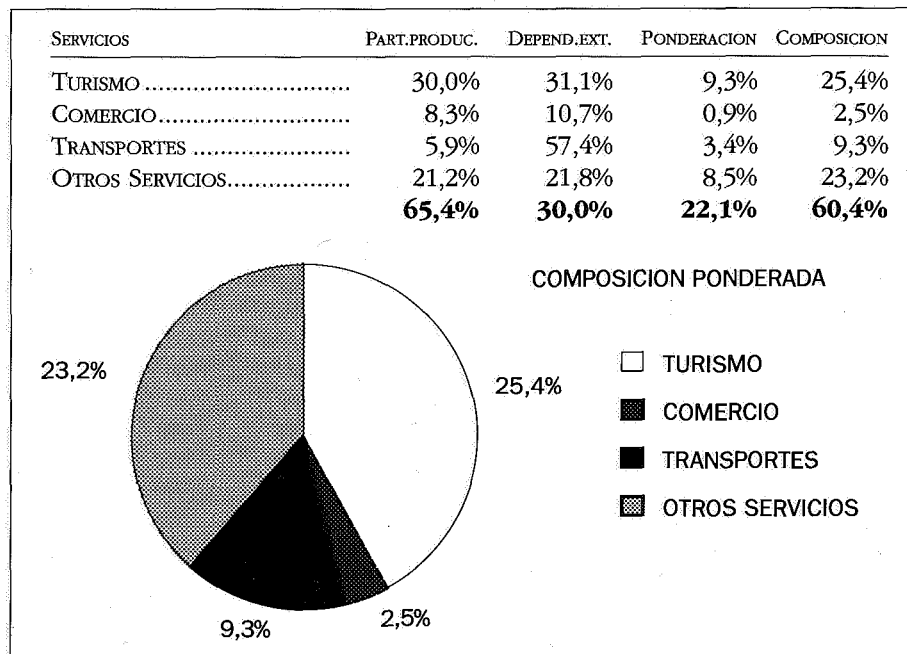


La "ponderación" nos indica el peso real de la dependencia exterior de los inputs de cada sector teniendo en cuenta la importancia de éste. Así vemos que para el conjunto de la economía balear, la dependencia exterior tiene la siguiente "composición": 60,4% tiene su origen en el sector servicios, 28,1% en el sector industrial, 6% en el de la construcción y 5,5% en el primario.

Este concepto de "composición" de la dependencia exterior, exponente del tema de la insularidad, nos aproxima a un estadio deductivo finalista. Es decir ¿quién soporta los posibles costes de la insularidad derivados de la dependencia de inputs intermedios de la economía balear?. Es el sector "servicios" con un 60,4% el mayor contribuyente a la dependencia externa de la economía balear por razón de insularidad, seguido del sector industrial con el 28,1%.

De nuevo dentro del sector "servicios" tenemos que desagregar sus subsectores a efectos de este análisis:

DEPENDENCIA EXTERIOR DEL SECTOR "SERVICIOS"



Observamos que el "turismo" con un 25,4% es el mayor contribuyente a la dependencia dentro de los servicios, seguido de "otros servicios", que incluye tanto los privados como los públicos y de la Administración. Desde esta perspectiva el "turismo" es el segundo principal sector que contribuye a la dependencia exterior, figurando en primera posición la industria, con el 28,1%, que incorpora todo el proceso de importación de combustibles para fabricación de electricidad, y para vehículos a motor. Excluyendo la "energía" de la industria su porcentaje bajaría al 25,7%.

2.4 CASO ESPECIAL DEL SECTOR TURISTICO

Podemos considerar diversas facetas del turismo:

- Turismo extranjero hacia Baleares.
- Turismo nacional hacia Baleares.
- Turismo de residentes de Baleares fuera de su isla.
- Turismo con circuito en varias islas de Baleares.

En 1987 Baleares recibió unos 7,1 millones de turistas, de los que 6,4 eran extranjeros y 0,7 nacionales. El turismo español en Baleares es sólo el 10% del total.

No poseemos datos de turismo de "salida", es decir de residentes en Baleares pero lo estimamos en más de un 35% de la población residente, que nos daría unos 250 mil, que a su vez representaría el 20% de las salidas fuera de la isla de residencia. Es decir el 80% restante son "salidas" por viajes de negocios y familiares. La encuesta realizada sobre "El Coste de la insularidad" nos aporta más información sobre este tema, que más adelante analizaremos.

En total tenemos una suma de entradas y salidas de viajeros, resumida así:

BALEARES 1987 (*) BARCO-AVION	EXTRANJEROS	NACIONALES	BALEARICOS	TOTAL
MOVIMIENTO PASAJEROS (MILES) ...	12.800	1.400	2.800	17.000
(ENTRADAS Y SALIDAS)(EN%).....	75%	8%	17%	100%

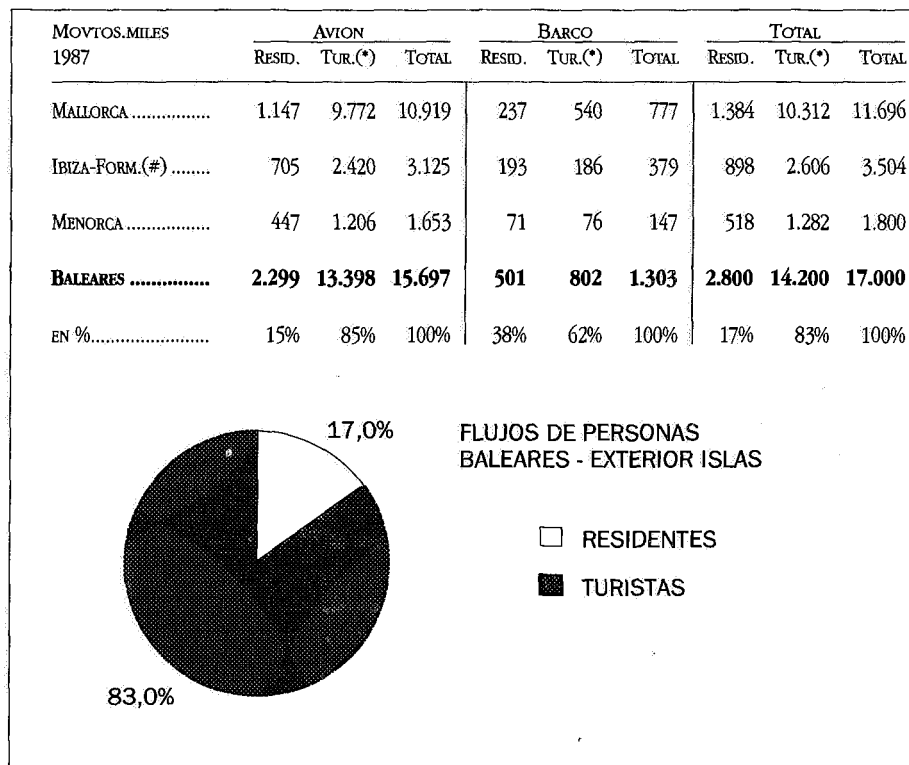
Destacamos el importante volumen de tráfico por turismo que mueve Baleares en un año, el 83% del total, y que tiene características propias de su insularidad. Así destacaremos las siguientes:

- El turismo extranjero en un 97% llega por vía aérea (porcentaje similar en las tres islas) y sólo un 3% en barco procedente de la Península.
- El turismo nacional llega en un 28% en barco y un 72% en avión, con porcentajes de barco que son superiores en Ibiza, e inferiores en Menorca.

* No incluimos tráfico marítimo "de bahía" (por ejemplo Ibiza-Formentera) ni pasajeros de cruceros turísticos (en su mayoría extranjeros).

- El turismo interinsular (cualquiera que sea la nacionalidad y el medio de transporte) es poco relevante dada la falta de circuitos organizados para el turismo extranjero que por lo tanto no "sale" de la isla donde se aloja, y por el hecho de la escasa comunicación familiar, social y económica entre las tres islas mayores de Baleares, a lo que se añade una falta de interés turístico para visitar las islas hermanas. Estimamos que no es más del 20% de los balearicos que salen de vacaciones, ni más del 0,1% de los extranjeros llegados a Baleares. No obstante existe un potencial enorme de creación de flujos interinsulares para ambos tipos de turistas, si se pusieran medios de transporte más baratos y frecuentes. En este aspecto es digno de mencionar la implantación de una línea Palma-Ibiza con "Hidrojet" durante este verano, por Naviera Mallorquina.

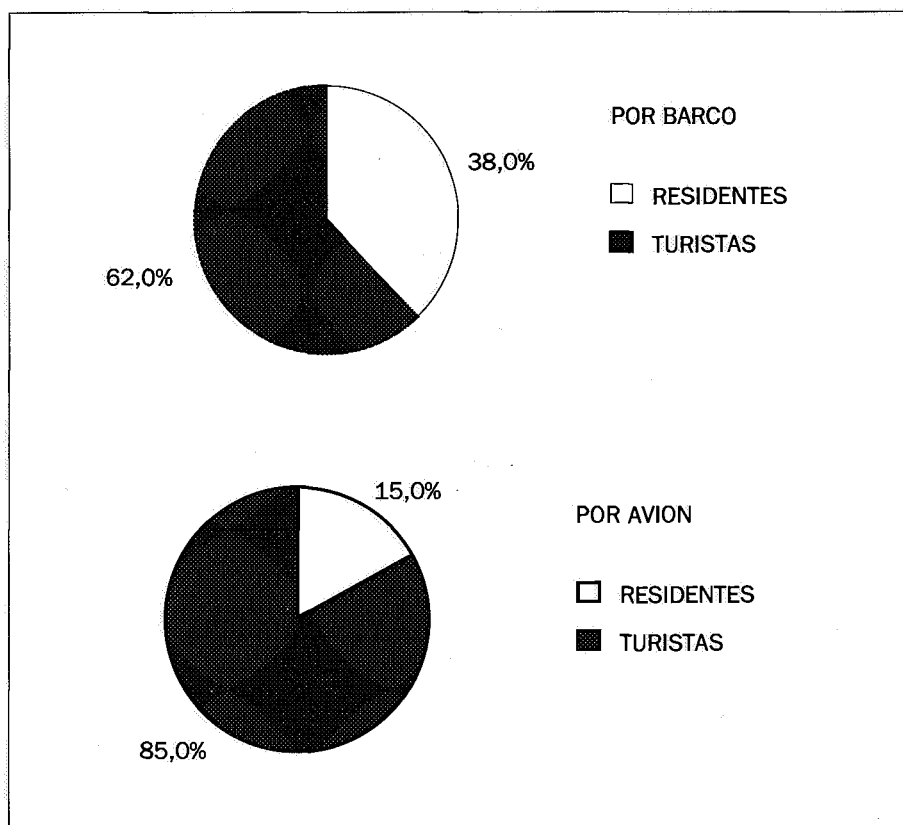
**FLUJOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS BALEARES-EXTERIOR ISLAS
(INCLUYENDO INTERINSULAR).**



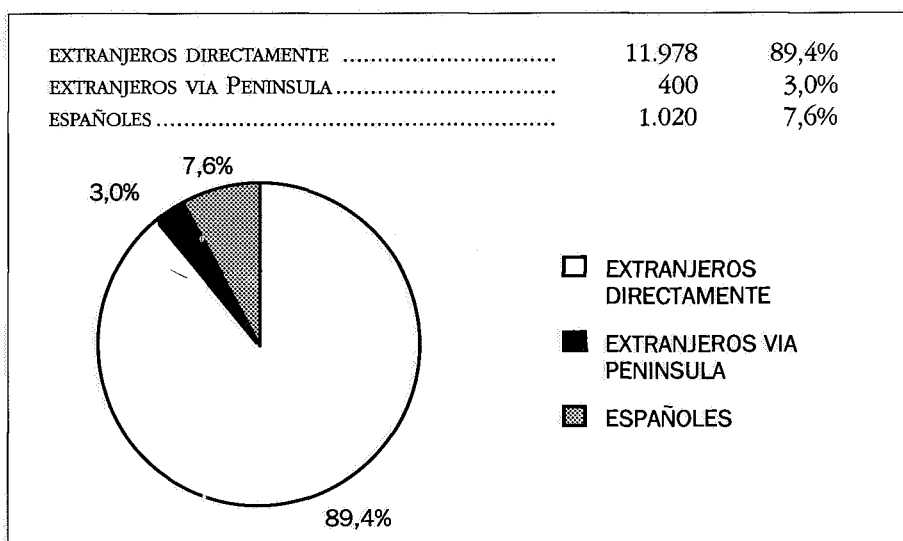
* Nacionales y extranjeros (total nacionales Baleares 1.422, extranjeros 12.778)

No incluye tráfico entre Ibiza y Formentera.

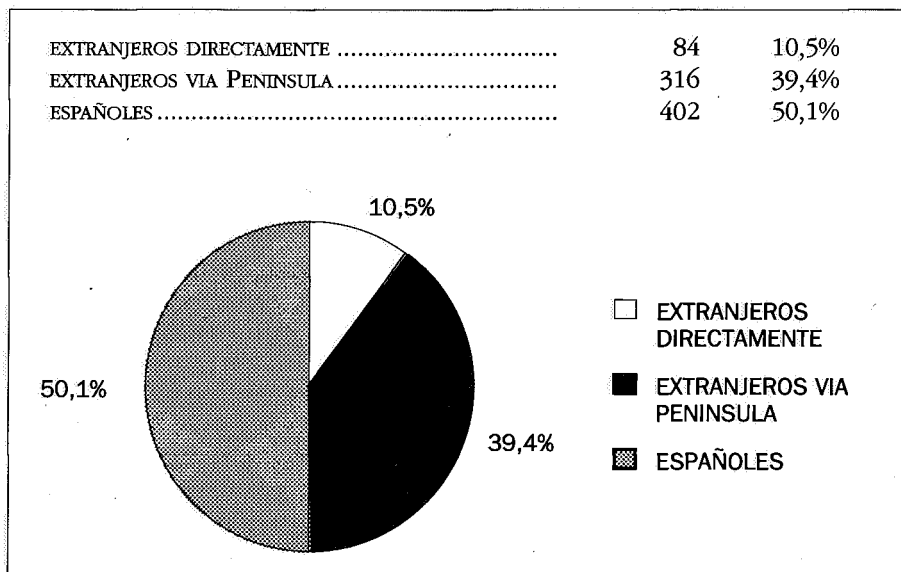
**FLUJOS DE TRANSPORTE DE PERSONAS BALEARES-EXTERIOR ISLAS
(INCLUYENDO INTERINSULAR).**



En avión los turistas se desglosan así (Miles entrados y salidos):



En barco los turistas se desglosan así (Miles entrados y salidos):



Para cada tipo de viajero observamos el porcentaje de utilización por tipo de locomoción, y así vemos que para el total de Baleares los residentes por avión son el 82% de los movimientos frente al 94% de los turistas, produciéndose el 18% de movimientos de barco para residentes y sólo el 6% para turistas.

Para cada isla tenemos los siguientes porcentajes de movimientos de residentes y turistas: Mallorca el 69%, Ibiza-Form. el 21% y Menorca el 10%.

Este cuadro se ha elaborado con datos del "Avance de Estadísticas de Turismo de Baleares", que realizamos para la Consellería de Turismo de la CAIB, más otros de estimación, por lo que en su conjunto deben tomarse como indicativos y no como estadísticas oficiales.

Bajando a un desglose por islas tenemos:

DESGLOSE POR ISLAS

ISLAS (*) 1987	TURISMO EXTRANJERO	TURISMO NACIONAL	TOTAL TURISMO
MALLORCA	90% (72,8%)	10% (7,4%)	100% (73%)
IBIZA-FORMENTERA	92% (18,0%)	8% (14,9%)	100% (17%)
MENORCA	87% (9,2%)	13% (12,7%)	100% (10%)
BALEARES.....	90%(100%)	10%(100%)	100%(100%)

* No se incluye turismo "interinsular".

Es evidente el gran peso de Mallorca, en el turismo de Baleares, ya que cuenta con el 73% del total. Ibiza-Formentera con un 18% se colocan en segundo lugar y muestran un sesgo hacia el turismo extranjero (92%), mientras que Menorca con el 9%, tiene una mayor proporción de turismo nacional (13%). Para el total de Baleares el turismo extranjero es el 90% y el nacional el 10%, porcentajes iguales a los de Mallorca.

Es también destacable que en el "turismo extranjero" el 46,8% son británicos, el 27,7% alemanes, y a continuación otras nacionalidades europeas con los franceses en tercer lugar y un 4,3%, para descender los porcentajes en el resto de nacionalidades, sobre el total de turistas extranjeros en Baleares (datos de elaboración propio en nuestro informe "Avance de Estadísticas de Turismo de Baleares" 1987 para la Conselleria de Turisme de la CAIB).

Baleares recibe su turismo prácticamente por sus aeropuertos, y como consecuencia del predominio del turismo extranjero del que participa a nivel Estado español en un 21% del total llegado como "turista" (excluyendo los excursionistas extranjeros), los aeropuertos de Baleares mueven un tercio del tráfico internacional de España. El aeropuerto de Palma es el segundo en tráfico en España (1^o Madrid) pero el primero en tráfico internacional de España. El aeropuerto de Ibiza es el 8^o y el de Menorca el 10^o del tráfico internacional de España.

Para comprender mejor la situación de Baleares como destino turístico "insular" dentro del mapa de España, veamos el medio de transporte del turismo extranjero en 1987:

MEDIO DE TRANSPORTE DEL TURISMO EXTRANJERO EN 1987

VIA DE ENTRADA (*)	ESPAÑA	BALEARES
CARRETERA	60,0%	- (#)
AEROPUERTOS	35,5%	97%
FERROCARRIL	4,0%	-
PUERTOS	0,5%	3% (#)
	100%	100%

En una hipótesis elaborada dentro de mi estudio "El Turismo en Baleares" del Servicio de Estudios de la Banca March, en 1980, estimaba que el turismo extranjero aumentaría "de golpe" un 15% como mínimo en un año si pudiera eliminarse la insularidad de Baleares con un servicio de "ferry

* Sólo europeos, a efectos comparativos con Baleares.

Parte de turismo de carretera llega vía barco con su vehículo propio (0,5% de los turistas estimando 4 pasajeros/coche llegado, total 12.000 autos).

boats" sin excesivo coste, con capacidad ilimitada en temporadas punta, y horarios frecuentes desde la costa peninsular (Levante y Cataluña).

El aumento del turismo nacional, en especial el procedente del área metropolitana de Barcelona posiblemente se doblaría en estas hipotéticas circunstancias.

Pero el verdadero coste de la insularidad frente al turismo, que como es evidente florece en Baleares hasta el punto en que se discute ya en el Parlament Balear la limitación de la oferta de alojamientos turísticos de cara al futuro próximo, no viene tanto del lado del turismo extranjero sino del nacional. El avión es el medio de transporte popular para turistas que se desplazan desde más al norte del Rin y del Canal de la Mancha, que a su vez son nuestros primeros clientes. El hecho de que Baleares no fuera destino insular, no afectaría significativamente este flujo dada la imposibilidad de cambio de medio de transporte, e incluso podría ser algo negativa la imagen de unas Baleares "no-islas" para el ideal vacacional de muchos turistas europeos. Y ello tanto en verano como en invierno.

En cambio el turismo nacional, que encuentra relativamente caro todavía (salvo operaciones tipo INSERSO en invierno) el visitar Baleares por vía aérea o marítima-coche propio, podría ser un factor desestacionalizador importante de nuestro turismo, si pudiera acceder a un destino tan cercano con su vehículo propio, en temporadas bajas o puentes feriados.

En todo caso Baleares ha escogido irrevocablemente un sistema económico basado en el turismo, a pesar de y gracias a su insularidad, y su principal problema no es tanto el volumen anual de turismo recibido sino su mejor distribución estacional, y la capacidad de gasto del mismo.

El turismo es la principal actividad, y dada la mayoría casi exagerada de turismo extranjero, todo lo que afecte al coste de insularidad tiene una repercusión en este turismo, uno de los grupos de consumidores, como veíamos antes, al que le puede repercutir más fácilmente el citado coste. Entre otras razones está el hecho de que paga por un "paquete" en su país de origen, es decir en su propia moneda, y que comprende el viaje en avión, el hotel y la manutención, etc. por lo que es irreconocible el impacto del coste posible de la insularidad en una parte concreta de estos componentes. Y cuando consume fuera del establecimiento de alojamiento un producto compara su coste con el de su país de origen, que normalmente es todavía más caro. En cambio el turista español compara con su lugar de procedencia, y emite quejas, a veces por la diferencia.

2.5 LA IMPORTANCIA DEL CONSUMO DE LOS "NO-RESIDENTES"

Aun antes de cuantificar los posibles costes de la insularidad, y una vez analizados los sectores que más dependen del transporte para sus inputs intermedios, podemos delimitar los grupos de consumidores que componen el mercado balear de demanda de bienes y servicios.

De la misma forma que hemos delimitado cuatro grupos de actividad económica desde la perspectiva empresarial estudiaremos la hipótesis de la repercusión de los posibles costes de insularidad sobre los clientes o consumidores de cada uno de estos grupos de actividad. Por supuesto que la primera repercusión la sufre el empresario o productor, y puede derivar en un estrechamiento del margen de explotación, en un mayor volumen de capital circulante con su respectivo coste adicional, un mayor volumen de almacén y peligro de ruptura de stocks con su respectivo coste adicional, y una competencia amplificada por parte de aquellos agentes económicos que puedan superar el coste de transporte con mayores economías de escala.

No obstante vamos a tratar ahora del impacto posible sobre el consumidor, quien teóricamente acaba soportando un coste que el productor intentará repercutirle, y que sólo las condiciones del mercado y su competencia lo pueden impedir.

Hay una característica única en la demanda final interior de la producción de las Baleares, que no tiene comparación con otra región española, y sólo presenta similar posicionamiento en la economía de las Canarias: el consumo de los no-residentes.

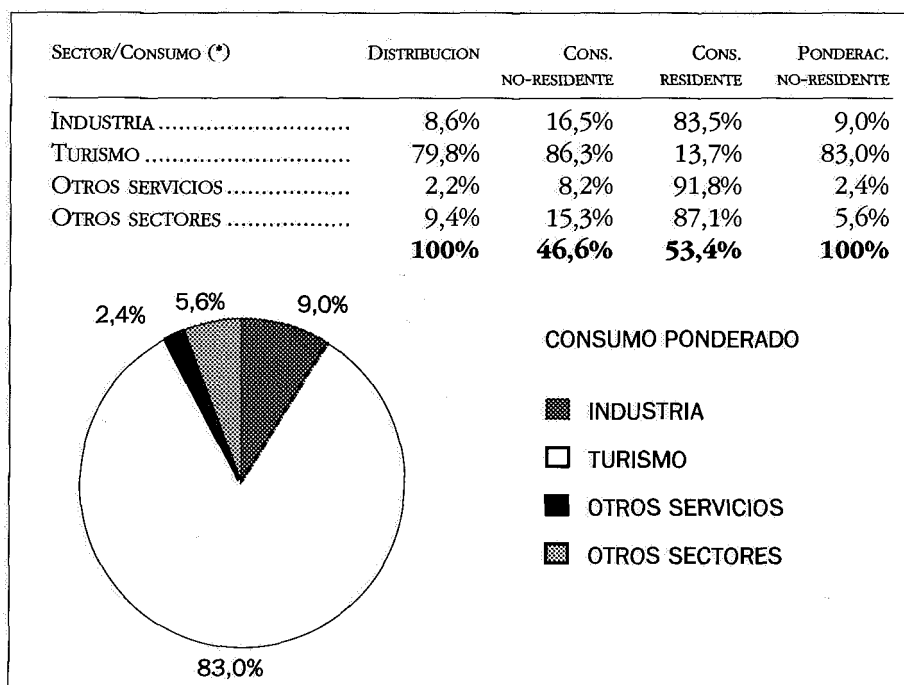
Dada la composición del turismo en Baleares, con el 90% de extranjeros y sólo el 10% de españoles, cuando nos referimos a consumo de "no-residentes" debemos recordar esta proporción por las peculiaridades que más tarde apuntaremos. Por otra parte dado que el volumen de estancias/día de los turistas viene a representar casi un 25% de las producidas por la población residente más ellos mismos, se podría pensar en un consumo por parte del "turista" en relación al total de consumo privado en Baleares por encima de este porcentaje. Las razones son evidentes: mayor gasto en vivienda (hotel) comparativo al normal de un residente, y una mayor propensión al consumo de bebidas, excursiones, y compras-recuerdos, comparativamente al ciudadano residente en las Baleares.

Esta información la obtenemos de las Tablas Input Output de Baleares (1983) y es aplicable a 1987, con valor global ya que permanecen constan-

tes los hábitos de consumo privado. Así resultaría que el 47% del consumo privado (excluyendo Administraciones públicas) lo realiza el "turista" y el 53% restante el "residente".

Veamos ahora como se reparte el consumo de "no-residentes" en cada uno de los grandes grupos económicos que hemos delimitado a efectos de contribución a la dependencia de inputs del exterior de Baleares:

CONSUMO DE "NO-RESIDENTES"



Vemos que el "turismo" tiene mayor porcentaje (86,3%) de consumo de no-residentes consecuente con la situación descrita anteriormente y por el hecho de que el residente en Baleares no suele usar establecimientos de alojamiento (salvo viajes de negocio dentro de las Baleares) para sus vacaciones sino sus "segundas residencias". Englobados en "turismo" se encuentran también otros subsectores que muestran mayor consumo por parte de residentes como corresponde a un uso compartido: agencias de viaje con 71,3% por no-residentes, restaurantes con 53,2% por no-residentes, cafeterías y bares con el 55,7% por no-residentes y salas de fiesta con el 42,9% por no-residentes.

En la "industria" destacan los altos porcentajes de consumo de no-residentes en: Industrias de vinos y licores con el 66,3%, bisutería con el

* El 46,6% del consumo de no residentes más el 53,4% de residentes consumo privado total de Baleares (100%). Recordemos que "turismo" incluye sectores según pag. 23.

51,4%, industria del cuero y piel con 49,8%, productos químicos (perfumería, etc) el 37,6% y bebidas refrescantes el 36,1%.

En "otros servicios" destaca el 10,9% de alquiler de inmuebles por no-residentes.

En "otros sectores" destacan los transportes exteriores con el 29,6% por no residentes, los transportes interiores con el 26,8%, y las actividades anexas al transporte con el 25,8%. El comercio minorista sólo es consumido en un 6,1% por los no-residentes, y el sector primario sólo es un 6,9%. La construcción se considera consumida sólo por residentes.

En resumen, en la columna de "ponderación" tenemos que el "no-residente" participa con el 46,6% del consumo total directo e indirecto, privado en Baleares.

Dentro del grupo de consumidores "residentes", el 53,4% del consumo privado total, podemos establecer los siguientes subgrupos:

1- ASALARIADOS EN SECTOR "SERVICIOS Y TURISMO"	50,8%
2- OTROS ASALARIADOS EN RESTANTES SECTORES.....	18,6%
SUBTOTAL ASALARIADOS	69,4%
3- EMPRESARIOS, AUTONOMOS, PROFESIONES LIBERALES.....	30,6%
TOTAL	100%

Esta distribución se ha establecido por volúmenes de renta familiar disponible ya que es la que puede compararse con el nivel de gasto de cada subgrupo. Simplificando podemos decir que las rentas de los asalariados provienen sólo del trabajo mientras que las del grupo 3 son mixtas, es decir originadas por el capital y el trabajo.

Por otra parte dado que al empresario se le estima un 25% de "ahorro-inversión" de su renta disponible, mientras que los asalariados sólo pueden ahorrar un 15%, los porcentajes del cuadro anterior se transformarían así, a efectos de una mejor comparación con el gasto en consumo privado:

RENTA DISPONIBLE	DISTRIBUCION RENTA
1- 43,2%	52,7%
2- 15,8%	19,3%
59,0%SUBTOTAL ASALARIADOS	72,0%
3- 23,0%SUBTOTAL "NO-ASALARIADOS"	28,0%
82%TOTALES	100,0%

Añadiendo ahora el subgrupo de "no-residentes" tenemos la siguiente distribución, en la hipótesis de que la renta de "no-residente" es 100% gasto:

GRUPOS CONSUMIDORES	GASTO EN CONSUMO PRIVADO	
NO-RESIDENTES.....	46,6%	
RESIDENTES:		
1) ASALARIADOS "SERVICIOS".....	28,2%	—— 38,4%
2) ASALARIADOS "OTROS SECTORES"	10,2%	
3) NO ASALARIADOS.....	15,0%	
TOTAL	100%	

Las consecuencias del hecho de que el consumo se reparta en estos subgrupos, a efectos del coste de la insularidad, son los siguientes:

-Los no-residentes (turistas) no disponen de una escala comparativa para valorar un posible aumento de precios de consumo derivado de la insularidad. El sector alojamiento está aplicando aumentos de precios turísticos que responden al IPC balear que no varía sensiblemente del nacional.

-Los "asalariados" (38,4%) además de un mayor coste de algunos artículos de consumo, perciben el coste de la insularidad en la parte de sus viajes personales fuera de Baleares. Dado que al menos un 25% de ellos, en el sector servicios, son trabajadores "de temporada" de fuera de Baleares, el coste del transporte es elemento importante en el reparto de gastos de consumo privado. De ahí, que hayamos establecido una distinción dentro de los "asalariados".

- Los "no-asalariados", sin bien por su mayor nivel de renta podría parecer que son poco sensibles al coste del transporte por insularidad, en realidad son los más perjudicados dado que además de los viajes personales necesitan desplazarse por "trabajo" a menudo fuera de Baleares. Se puede argumentar que tales viajes "de negocios" son parte de la estructura de costes de una empresa pero es distinto si son costes de empresarios individuales, autónomos y profesionales liberales.

En Baleares, el subgrupo de "no-asalariados" en términos de personas es el 25% de los empleos (en el conjunto de España el 28%) y su reparto es: 10% profesionales liberales, 66% autónomos y 24% empresarios individuales.

La encuesta que hemos realizado sobre el coste de la insularidad, y que analizaremos en otro capítulo, ha sido contestada precisamente por este grupo social de "no asalariados" en gran parte, y por "asalariados" en cargos directivos de alto nivel ejecutivo, que no respondían tanto en función de su status personal sino desde la perspectiva empresarial. Por tanto la

encuesta nos refleja la opinión de los negocios y empresas de Baleares, en boca de este grupo social clasificado como "no-asalariado", que en teoría es el que más "nota" el coste de la insularidad por transporte.

No podemos conocer por islas estos grupos sociales, y por tanto sólo a nivel Baleares. No obstante podemos estimar que comparativamente con sus respectivas poblaciones insulares, Menorca es la isla que posiblemente tenga mayor proporción de "no-asalariados", seguido de Mallorca e Ibiza, por este orden. Y ello en razón a sus respectivas estructuras económicas, lo que nos lleva a suponer que, al margen de distintas situaciones geográficas y de comunicaciones respecto a la Península, los menorquines se sienten más afectados por el coste de la insularidad que los mallorquines, y éstos más que los ibicencos.

2.6 LA RENTA PER CAPITA Y SU MATIZACION

El hecho de que Baleares esté entre las primeras provincias de España en la clasificación de renta familiar disponible per cápita, según el estudio sobre la Renta Nacional de España (1985) del Banco de Bilbao, debe ser interpretado correctamente.

En primer lugar no es un dato que sea suficiente para expresar el nivel de riqueza de una región o provincia. Aun siendo cierto que los ingresos fueran superiores en Baleares al resto del Estado español, el hecho de partir de una situación de pobreza que no está más que a 25 años atrás significa que las rentas que fluyen ahora en los hogares de Baleares se están capitalizando en la adquisición de bienes y servicios de los que han gozado tradicionalmente regiones o provincias del Estado español. Así por ejemplo, tanto en Baleares como en Extremadura todavía en 1988 el 10% de las casas no tienen agua. El porcentaje de analfabetos en Baleares es del 10% frente a una media nacional del 8%. Debido a la ausencia de Universidad, suplida desde hace 10 años, el número de titulados superiores representa sólo el 1,9% de la población de más de 16 años con estudios terminados, siendo la media nacional del 2,0%.

En segundo lugar, existe un elemento distorsionante de la renta per cápita atribuida a Baleares: la correspondiente a una población flotante o inmigrante, no registrada como de "derecho" y que es especialmente numerosa en la temporada alta turística (Mayo a Octubre). El Banco de Bilbao en el estudio mencionado la tiene en cuenta pero lo valora en un 13,5% de las rentas de trabajo de Baleares, cuando en realidad según nuestra estimación debería ser el 17,2% la renta de trabajo aportada por personas que no figuran en el reparto per cápita. A niveles de renta de 1985 ello supone detraer unos 62.272 millones de ptas. de la renta de trabajo, quedando la renta familiar disponible alrededor de 508.334 millones Pts., o sea de 756.000 Pts. por persona. La segunda provincia sería Gerona con 741.000 Pts. persona/año, y la media nacional es de 571.000.

En tercer lugar, debemos tomar en consideración el consumo privado por habitante. El hecho de que una provincia o región ingrese más que otra debe contrastarse con el nivel de consumo o gasto. Si resulta que parte del gasto de la renta es inversión para adquirir un nivel o calidad de vida similar a otras regiones con niveles de riqueza tradicionalmente más elevados, o si resulta que parte importante de estos ingresos o renta se consumen en gastos de transporte por razón de insularidad (asumiendo una hipótesis de gasto de transporte por insularidad no sólo el existente entre Baleares y Península sino también entre las islas que forman una misma provincia) la

consecuencia sería que el nivel de renta "real" comparativo con otras provincias o regiones españolas no sería tan diferente.

Precisamente de la encuesta realizada sobre el coste de la insularidad podemos obtener información sobre la importancia del gasto de transporte fuera de la isla de residencia por motivos familiares (al margen de viajes de negocios).

Según un estudio elaborado por "Fomento de la Producción" de Febrero de 1988, con datos del Anuario Banesto y del INE, en el periodo de 1978 a 1987 la capacidad de compra provincial por habitante ha tenido la siguiente evolución para Baleares:

- Baleares no se encuentra entre las provincias que han ganado capacidad de compra sino entre las que la han perdido. Concretamente con un 26% se sitúa en el cuarto lugar entre las de más pérdidas (las restantes son Gerona, Guipúzcoa y Vizcaya).
- El orden provincial de capacidad de compra de Baleares dentro de las 52 provincias españolas ha pasado del 5º al 10º puesto, entre 1978 y 1987.
- No obstante la capacidad de compra por habitante en 1987 sigue siendo todavía la más alta de España.

El concepto de renta per capita nos lleva a analizar brevemente el tema de ahorro, relacionado con ella y con la capacidad de consumo o gasto. En Baleares en 1983 el ahorro regional bruto ascendía al 27% de la renta regional disponible, porcentaje muy superior a la tasa de ahorro nacional medida del mismo modo que era del 19%. Si tomamos sólo la renta disponible de familias y su ahorro, la proporción es todavía superior en Baleares con un 30% de ahorro, mientras que para el total nacional es del 20%.

Por otra parte el 88% de la renta disponible bruta de Baleares correspondía en 1983 al sector privado y el 12% restante al sector público. La parte de renta disponible correspondiente a las familias era del 78%, mientras que las empresas tienen sólo el 10%, que suman el 88% del sector privado citado antes.

Los conceptos de capacidad de compra y consumo privado no son equivalentes, por lo que si la capacidad de compra es en Baleares la mayor de España, el consumo puede no serlo. Los indicadores usados normalmente por Banesto en su "Anuario del mercado español" (teléfonos, automóviles, etc). son valiosos pero insuficientes para comparar un territorio insular con otro continental.

Así en el mismo "Anuario Banesto 1987" en su estimación de consumo privado por grupos de bienes, observamos las siguientes diferencias en Pts/habitante:

CONSUMO PRIVADO POR GRUPOS DE BIENES

BIENES Y SERVICIOS	BALEARES (PALMA)	ESPAÑA (URBANA)	DIFERENCIA EN BALEARES
ALIMENTOS, BEBIDAS, TABACO.....	30,1%	28,2%	+1,9
VESTIDO Y CALZADO	8,8%	8,1%	+0,7
VIVIENDA	18,6%	19,8%	-1,2
MUEBLES, SERVICIOS HOGAR.....	8,0%	7,6%	+0,4
SERVICIOS MÉDICOS Y SALUD	2,1%	2,6%	-0,5
TRANSPORTES, COMUNICACIONES	14,0%	14,4%	-0,4
ESPARCIMIENTO, CULTURAL	7,2%	7,9%	-0,7
OTROS BIENES Y SERVICIOS	8,8%	9,1%	-0,3
OTROS GASTOS	2,4%	2,3%	+0,1
	100%	100%	-

Según esta información, el mayor consumo en Baleares se reparte entre alimentación, vestido, y muebles y servicios del hogar. Hay menos consumo en vivienda, salud, cultural y diversión, así como en transporte que para el conjunto de aglomeraciones urbanas de España. Es decir el consumo en Baleares tiene un destino más "tercermundista" que para el conjunto urbano español, lo que se contradice con su mayor renta per capita, que estimula un mayor consumo de bienes y servicios culturales y del empleo del ocio.

Otro dato destacable, en la hipótesis de estar manejando datos fiables como corresponde al prestigio de la entidad realizadora del "Anuario", es la similar proporción de gasto en transporte y comunicaciones en el consumo privado de Baleares y España (14,4%, respectivamente). Entendemos que ello es debido, a pesar de la condición insular de las Baleares, al menor gasto de transporte interior en las islas lo que abarata este concepto en Baleares hasta el punto de compensar el mayor coste de desplazamientos fuera de ellas por razones familiares. Sin embargo en el consumo de empresas la situación es diferente, como veremos más adelante reflejada en la encuesta que hemos realizado en Baleares, ya que el "viaje de negocios" incide en los gastos empresariales (recordemos la estructura de pequeños empresarios y autónomos predominante en Baleares) con mayor fuerza que en la Península.

Aquí conviene no confundir términos de gasto o inversión en el tema de uso de vehículo propio. Baleares tiene 6 vehículos para 10 habitantes, la mayor proporción de España. En parte ello es debido a la creciente matriculación de flotas de vehículos de alquiler turístico, pero realmente existe una "inversión" superior al promedio nacional en los vehículos de automoción. Ello supone un menor coste de transporte facturado por empresas privadas y públicas, que como veremos más adelante promedia por debajo del conjunto nacional. Lo consideramos como un menor coste de insularidad que compensa en parte los derivados del transporte marítimo y aéreo, pero queremos dejar constancia aquí que por la escasez de servicios de transporte públicos suficientes en Baleares, se incurre en un mayor "gasto-inversión" de vehículos a motor, que constituye una de las salidas de la alta renta per capita de los residentes de Baleares.

3- LOS TRANSPORTES EN BALEARES

3.1 LOS TRANSPORTES MARITIMOS

En 1838 se inauguró la primera línea regular de vapores entre Palma y Barcelona, con lo que la economía balear se abre a los mercados exteriores. Esto originó cambios en la agricultura (el sector más importante en aquellos tiempos) que pasó de la producción para el autoconsumo a la especialización de productos con ventaja competitiva (el almendro). En aquellos años siguientes proliferaron pequeñas industrias semi-artesanales en Mallorca, como la de muebles y calzado (que aún subsisten) y la textil y de la goma (extinguidas). Y los barcos que retornaban a Barcelona, lo hacían llenos de manufacturas isleñas, además de productos agrícolas en sus épocas de cosecha.

Actualmente con la menor importancia de la agricultura e industria, y la extraordinaria expansión del sector servicios y turismo, el tráfico marítimo se ha convertido en flujo de un solo sentido (Península-Baleares).

Para comprender el problema de la insularidad en todos sus flecos es interesante pensar cómo fue posible la expansión industrial-artesana de Mallorca a pesar de la escasez de transporte marítimo hace más de 50 años, y a pesar de haber mejorado progresivamente las comunicaciones ha desaparecido aquella industria en gran parte. Obviamente las causas tienen mucho que ver con el precio de la mano de obra (barata en aquel tiempo y procedente de la agricultura) y con los cambios tecnológicos. Y tal vez también con la capacidad inversora de sectores empresariales de Baleares, muy divididos sin formar sociedades suficientemente fuertes como para hacer frente al reto del cambio. ¿Era esta idiosincrasia del residente balear, consecuencia de la misma insularidad? En parte sí, por falta de formación profesional y universitaria en las islas, y en parte por el propio aislamiento geográfico. Sin embargo en Menorca, al no haber entrado el turismo hasta hace pocos años con fuerza, se mantuvo una tradición industrial que da a la isla un notable equilibrio económico y social. El turismo motivó el cambio económico.

Sobre el efecto del transporte en el coste de la insularidad, el economista Eduard Berenguer (*) ya en 1974 decía que la insularidad provoca evidentemente unos costes, de los que el más importante es el del transporte que se traduce en un encarecimiento de las mercancías (se calculaba entonces que en Menorca para cuatro mercancías básicas el coste extra era de un 20% por este motivo). Y el verdadero problema radica en la existencia de un sistema de transportes eficiente y barato. Baleares tiene, por otra parte,

* "Mallorca: una introducció a la seva economia". Banca Catalana. 1974.

una posición privilegiada geográficamente enfrente de Cataluña y Valencia, dos zonas de alto nivel de riqueza y actividad económica, suministradores natos de los productos que necesita (básicamente material de construcción y alimentos). Pero por otra parte, dice Berenguer, el modelo de crecimiento de Baleares no permite proyectos de creación de uniones intersectoriales de tipo horizontal o vertical con aquellas regiones, con una estructura económica no basada en el turismo. Ello obliga a Baleares a acometer la estrategia comercial a su aire, y con una casi total independencia del resto del Estado español, del cual sin embargo forma parte, y cuyas decisiones políticas y económicas tanto le afectan.

En Baleares los puertos de la Administración Central son los de Palma y Alcudia en Mallorca, Ibiza en Ibiza y Mahón en Menorca. Los puertos de la Comunidad Autónoma son:

Mallorca:

Mercancías: Porto-Colom

Pesca: Andratx, Sóller, Pollensa, Porto-Cristo, Calaratjada, y Cabrera (militar).

Ibiza - Formentera:

Mercancías: San Antonio Abad (Ibiza), y también pasajeros (línea de Denia)

Formentera (Cala Sabina): Tráfico de bahía.

Menorca:

Mercancías: Ciudadela

Pesca: Fornells

De estos puertos el más importante es San Antonio Abad, y de los pertenecientes a la Administración Central el de Palma.

MOVIMIENTO PORTUARIO DE BALEARES 1987.

PUERTOS (*) 1987	MOVTO. MERCANCIAS (MILES TM), (TARA INCLUIDA)		MOVTO. PASAJEROS (#)		MCIAS. PASAJ.	
	CABOTAJE	EXTERIOR	CABOTAJE	EXTERIOR	% TOTAL%	
PALMA	3.043,8	153,6	761.680	15.054	57,7	59,6
(COMBUSTIBLE)	(698,0)					
ALCUDIA	208,8	572,6	-	-	14,1	-
(COMBUSTIBLE)	(173,6)	(572,6)				
PORTO-COLOM (SALIDAS)(@) ..	5,6	-	-	-	0,1	-
MALLORCA (SUBTOTAL)	3.258,2	726,2	761.680	15.054	71,9	59,6
EIVISSA (@)	697,7	64,3	259.842	27.117	13,8	22,0
(COMBUSTIBLE)	(195,0)					
SAN ANTONIO ABAD	194,3	-	92.125	-	3,5	7,1
IBIZA (SUBTOTAL)	892,0	64,3	351.967	27.117	17,3	29,1
MAO	590,6	5,7	137.041	-	10,7	10,5
(COMBUSTIBLE)	(64,7)					
CIUDADELA (COMBUSTIBLE)	5,2	-	10.140	-	0,1	0,8
MENORCA (SUBTOTAL)	595,8	5,7	147.181	-	10,8	11,3
TOTAL BALEARES	4.746,0	796,2	1.260.828	42.171	100%	100%
TOTAL CABOTAJE Y EXTERIOR=	5.542,2		1.302.999			

Island	MERCANCIAS (%)	PASAJEROS (%)
MALLORCA	71,9	59,6
IBIZA	17,3	29,1
MENORCA	10,8	11,3

* Sin tráfico de bahía, ni pesca, ni avituallamientos. Los combustibles, en paréntesis, incluidos en cifras de puerto.

El movimiento interinsular para el total de Baleares fue de 68.879 pasajeros, o sea el 5,5% del total de cabotaje (excluido el extranjero)

@ La totalidad de exportación al extranjero es sal, en Ibiza. Porto Colom expide material de construcción.

Vemos que Mallorca cuenta con el 71,9% del tráfico de mercancías de Baleares y el 59,6% del de pasajeros. Ibiza con el 17,3% de mercancías y el 29,1% de pasajeros, y Menorca con el 10,8% de mercancías y el 11,3% de pasajeros. El puerto de Palma tiene el 57,7% de las mercancías y el 59,6% de los pasajeros movidos de las Baleares.

El tráfico de mercancías con el extranjero es el 14,4% del total de Baleares, y el movimiento de pasajeros con el extranjero es el 3,3% del total, sin incluir los cruceros turísticos de buques extranjeros que recalcan en Baleares.

Las mercancías movidas en puertos de la CAIB fueron 199,9 mil TM, lo que representa el 3,6% del total de Baleares. Los pasajeros movidos en estos puertos fueron 102.265, o sea el 7,8% del total de Baleares.

El combustible descargado en Baleares sumó 1.673,1 mil TM, lo que representa el 41% de las mercancías descargadas (peso neto, ver página 79).

Puerto de Palma:

En el comercio exterior del puerto de Palma, hay 130,9 mil TM descargadas y 22,7 mil TM cargadas. Los principales países de los que vienen los buques son Gran Bretaña (25%), Francia (24%), EEUU (22%), y los principales países de destino de los buques cargados son Italia (78%), Suecia (9%) y Reino Unido (8%).

El puerto de Palma, en la clasificación de puertos españoles ocupa el 19 lugar en TM movidas, y el 3º en pasajeros movidos (después de Algeciras y Ceuta). Pero ocupa el 5º lugar en mercancías de cabotaje descargadas. El puerto de Palma participa del movimiento portuario de España según los siguientes porcentajes de participación:

- el 1,4% de las mercancías embarcadas (2,4% de cabotaje y 0,2% exterior).
- el 3,6% de las mercancías desembarcadas (8,8% cabotaje y 0,2% exterior).
- el 11,6% de los pasajeros llegados en cabotaje y 2,6% del exterior.

Todos estos datos calculados sin avituallamientos, tráfico local ni pesca.

Los vehículos llegados por vía marítima a Baleares son unos 100.000 al año, aproximadamente, y en su mayor parte del tipo "Rol-on".

Las mercancías según las tarifas aplicadas G-3, para el puerto de Palma se distribuyen así:

TARIFAS G-3 (*) APLICADAS PARA EL PUERTO DE PALMA

GRUPOS DE MERCANCIAS	PTS/TM	PALMA PROMEDIO	ESPAÑA PROMEDIO
1- (CEMENTO, LADRILLOS, COMBUST. MADERA).....	27,70	4,5%	40,7%
2- (MATER.CONSTRUC. FORRAJE, ABONOS).....	39,60	13,8%	16,7%
3- (ALIMENTOS, *ACERO, PIENSOS, FRUTA).....	59,50	9,7%	12,8%
4- (PASTA MADERA, BEBIDAS, TARAS, FRUTOS SECOS)	87,20	49,3%	19,2%
5- (ACEITE, CARNE, PESCADO, MAQUINAS,..... DETERGENTES, PAPEL)	118,90	9,7%	5,3%
6- (LICOR, CONSERVAS, ALGODON, GRIFERIA)	158,60	4,8%	1,6%
7- (HILADOS, MUEBLES, CUERO, BARCAS MOTOR,	198,20	5,8%	2,3%
AUTO CON PROPIET)			
8- (BISUTERIA, CONFECCION, PERFUMES, REVISTAS, AUTOS)..	475,70	2,4%	1,4%
TOTAL TM (EL GRUPO PETROLEOS NO ESTA INCLUIDO).....		100%	100%

Observamos la gran importancia del grupo 4 en Palma, frente al grupo 1 en el total de España. En general se mueven mercancías de G-3 más caro que para el promedio de España, debido a la estructura económica de Baleares.

Dado que el G-3, en cierto modo, es equivalente al Canon de coincidencia de transportes por carretera, ya suprimido. ¿Es justificable su existencia en Baleares, donde no hay otro medio de transporte alternativo?. Esta es una pregunta que se formulan las navieras.

Para tener una idea del tipo de combustibles descargados en Palma, en 1987, vemos lo siguiente:

GASOLINA.....	245.325 TM
PETROLEO REFIN.....	162.158 TM
GASOLEO.....	177.462 TM
FUEL-OIL.....	105.802 TM
NAFTA.....	7.240 TM
TOTAL.....	697.987 TM

Sólo el 2,5% procedía del exterior (extranjero). Los carbones se descargan en el puerto de Alcudia 573.000 TM.

* Tarifas de embarque y desembarque.

Puertos de Baleares:

Otro aspecto interesante a considerar en el tráfico marítimo de Baleares es el de los puertos de origen y destino del resto de España:

PALMA 1986.

PUERTOS DE ORIGEN:	DESTACA: (*)	PUERTOS DE DESTINO:	DESTACA (*)
DE ALGECIRAS 1,6%	PETROLEO	A ALICANTE 4,4%	MAT. CONSTR.
DE ALICANTE 4,8%	CEREALES	A BARCELONA 50,9%	CHATARRA
DE BARCELONA 39,4%	CARNE, BEBIDAS	A CADIZ 0,1%	-
DE CADIZ 0,6%	CEREALES	A LAS PALMAS 0,1%	-
DE CARTAGENA 9,7%	PETROLEO	A MALAGA 0,1%	-
DE CASTELLON 10,7%	PETROLEO	A TENERIFE 0,1%	-
DE HUELVA 1,1%	PETROLEO	A TARRAGONA 0,4%	FRUTAS, LEGUMB.
DE LAS PALMAS 0,1%	FRUTOS	A VALENCIA 30,5%	FRUTAS, LEGUMB.
DE MALAGA 1,5%	CEREALES	A EIVISSA 6,8%	CEMENTO, BEBIDA
DE TENERIFE 0,3%	FRUTOS	A MAO 6,6%	BEBIDAS, ALIMENT.
DE SEVILLA 0,5%	HIERRO		100%
DE TARRAGONA 4,3	PETROLEO		
DE VALENCIA 24,1%	BEBIDAS, MAT.CONSTR.		
DE EIVISSA 0,7%	BEBIDAS		
DE MAO 0,6%	LACTEOS		
100%			

Observamos la importancia del tráfico con Barcelona (39,4% de los suministros y 50,9% de los envíos) y con Valencia (24,1% de los suministros y 30,5% de los envíos desde Palma). En cambio destaca la poca importancia del tráfico interinsular (1,3% de los suministros y 13,4% de las salidas de Palma).

Veamos ahora los otros puertos de Baleares:

ALCUDIA 1986.

PUERTOS DE ORIGEN:	DESTACA:	PUERTOS DE DESTINO:	DESTACA
DE ALGECIRAS 0,1%	GAS	A BARCELONA 0,1%	ALIM.ANIMALES
DE BARCELONA 2,7%	GAS	A CASTELLON 2,5%	ABONOS
DE CASTELLON 1,3%	ABONOS	A TARRAGONA 31,1%	CEMENTO, FRUTOS
DE CARTAGENA 2,7%	GAS, PETROLEO	A EIVISSA 57,2%	CEMENTO
DE TARRAGONA 92,7%	CARBON, MAT.CONSTR	A MAO 9,1%	CEMENTO
DE VALENCIA 0,2	ABONOS		100%
DE S.C. RAPITA 0,3%	CEMENTOS		
100%			

* La principal partida es "material transporte" por los camiones y vehículos que llegan con mercancías indeterminadas.

Observamos la importancia de Tarragona en la recepción de mercancías (combustible para la central térmica de "Es Murterar") y de Ibiza en las salidas (cemento de producción isleña).

EIVISSA 1986.

PUERTO DE ORIGEN:	DESTACA	PUERTO DE DESTINO:	DESTACA
DE ALICANTE	2,2% MAT.CONSTRUCC.	A ALICANTE	1,2% FRUTAS, LEGUMB
DE ALGECIRAS	1,4% PETROLEO,GAS	A BARCELONA	47,1% SAL,CHATARRA
DE BARCELONA	31,1% BEBIDAS,CEMENTOS	A GIJON	2,5% FRUTAS, LEGUM
DE CARTAGENA	23,3% PETROLEO	A PALMA	11,0% BEBIDAS
DE CASTELLON	2,0% PETROLEO	A PASAJES	1,7% SAL
DE PALMA	8,6% CEMENTOS,BEBIDAS	A VALENCIA	35,0% FRUTAS, LEGUMB
DE TARRAGONA	1,3% PETROL.,GAS,CEMEN.	A VILLAGARCIAL	2% SAL
DE VALENCIA	18,9% FRUTA,BEB.,CONSTR.	A MAO	0,3% MANUFACTURAS
DE ALCUDIA	8,9% CEMENTO		100%
DE MAO	2,3% PETROLEO		
	100%		

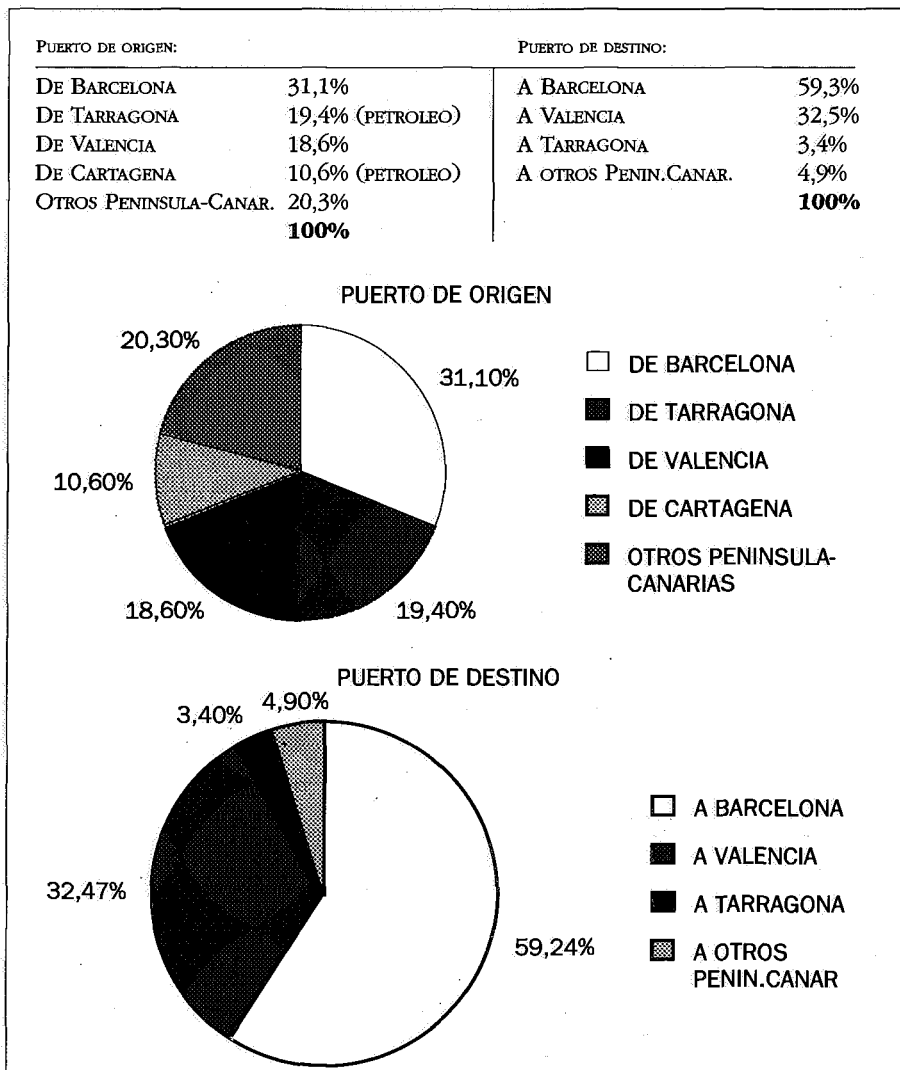
Observamos la importancia de Barcelona tanto en compras (31,1%) como en ventas (47,1%) seguida de Valencia para las ventas (35,0%) y Cartagena para las compras (23,3% debido al petróleo) siguiendo Valencia en tercer lugar como suministrador.

MAO 1986.

PUERTO DE ORIGEN:	DESTACA	PUERTO DE DESTINO:	DESTACA
DE ALICANTE	2,5% MAT.CONSTR.,ALIMEN.	A ALICANTE	0,4% MANUFACTURAS.
DE BARCELONA	62,8% CEMEN.,ALIMEN.,BEB.	A BARCELONA	70,9% LACT.,CHATARRA.
DE CARTAGENA	9,1% PETROLEO	A MELILLA	0,4% MANUFACTURAS.
DE CASTELLON	1,4% PETROLEO	A PALMA	11,9% LACTEOS
DE PALMA	10,5% BEBIDAS,ALIMENTOS	A VALENCIA	5,7% MANUFACTURAS
DE TARRAGONA	0,4% PETROLEO	A EIVISSA	10,7% PETROLEO
DE VALENCIA	11,4% CONSTR.,ALIM.		100%
	ANIMAL,ABONOS		
DE ALCUDIA	1,8% CEMENTO		
DE EIVISSA	0,1% MANUFACTURAS		
	100%		

Observamos la importancia de Barcelona, en compras (62,8%) y ventas (70,9%) más acusada que las otras islas. Valencia ocupa el segundo lugar en compras y Palma en ventas.

El resumen de orígenes y destinos principales de la mercancías movidas en cabotaje es el siguiente:

MERCANCIAS MOVIDAS EN CABOTAJE BALEARES 1986.

Es evidente la dependencia de los puertos de Barcelona, Valencia, y Tarragona, para mercancía general, y de Cartagena (10,6%) y Castellón (7,2%) para suministros de combustible a Baleares, además de parte procedente de Tarragona para Alcudia).

Otro tema a tratar en el transporte marítimo es el del tráfico de mercancías transportadas por contenedores, que fueron las siguientes en 1987:

* Excluyendo tráfico interinsular, que es el 5,2% del total.

MERCANCIAS TRANSPORTADAS POR CONTENEDORES

MILES TM CONTENEDORES(*)	MOVTO. CABOTAJE	MOVTO. EXTER.	TOTAL	SOBRE TOTAL MCÍAS.(#) %CAB. %EXT.	
ALCUDIA	95,8	-	95,8		
PUERTO DE PALMA	891,1	2,6	893,7		
MALLORCA (SUBTOTAL)	986,9	2,6	989,5	40,7	0,4
EIVISSA	96,1	-	96,1		
SAN ANTONIO	105,5	-	105,5		
IBIZA (SUBTOTAL)	201,6	-	201,6	28,9	-
MAO	241,4	-	241,4		
MENORCA (SUBTOTAL)	241,4	-	241,4	45,9	-
TOTAL BALEARES	1.429,9	2,6	1.432,5	39,2	0,3

Es alta la participación de los contenedores sobre el movimiento de carga y descarga total en Baleares, ya que para el total de España el porcentaje es del 17% (también sin combustible).

En cuanto al tráfico Roll-on-Roll-off (Ro-Ro abreviado) tenemos el siguiente en 1987.

TRAFICO ROLL-ON-ROLL-OFF

MOVTO.MILES TM PUERTOS	EN CONTENEDORES	EN OTROS MEDIOS	TOTAL	%TOTAL MCÍAS.(&)
PALMA.....	128,7	1.268,1	1.396,8	56,7
EIVISSA(@).....	46,7	369,2	415,9	82,7
MAO.....	31,2	205,2	236,4	45,0
TOTAL.....	206,6	1.842,5	2.049,1	59,5

Calculado sobre el movimiento de todos los puertos de Baleares es el 53,1%. Vemos que el puerto de Ibiza es el de mayor uso del sistema "ro-ro" con el 82,7% de su movimiento total.

* En sistema "Ro-Ro" y en "Lift-on-lift". Incluido tráfico de vacíos y taras de los cargados.

Sin combustible.

@ San Antonio Abad tiene un pequeño tráfico en Ro-Ro.

& total de movidas sin tráfico exterior ni combustible, de cada puerto.

El resumen por mercancías de los puertos de Baleares es el siguiente:

RESUMEN POR MERCANCIAS DE LOS PUERTOS DE BALEARES

PUERTOS 1987 (MILES TM)	COMBUSTIBLES	MCIA. GENERAL	GRANELES SOLIDOS	TOTAL
PALMA.....	698,0	2.221,3	278,1	3.197,4
ALCUDIA	706,3	75,1	-	781,4
PORTO-COLOM	-	5,6	-	5,6
EIVISSA.....	194,5	455,7	111,8	762,0
SAN ANTONIO	-	194,3	-	194,3
MAO.....	64,7	407,3	124,3	596,3
CIUDADELA.....	5,2	-	-	5,2
TOTALES	1.668,7	3.359,3	514,2	5.542,2

Vemos que los combustibles representan el 30,1% del total de mercancías de cabotaje y exterior. El valor de este combustible lo estimamos en unos 54 mil millones de Pts, en 1987, que a su vez representaría el 12% del valor estimado de las entradas de mercancías (cabotaje más exterior vía aérea y marítima).

Por último nos referimos al tráfico de pasajeros por vía marítima, en 1987:

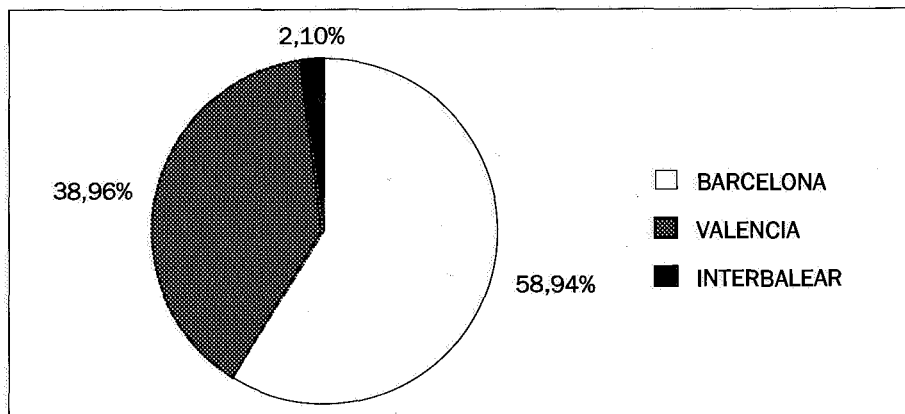
TRAFICO DE PASAJEROS POR VIA MARITIMA

SOLO CABOTAJE ORIGEN/DESTINO	TOTAL MOVTS. EN MILES	%FLUJOS SEGUN AREAS (#)		
		BARCELONA	VALENCIA	INTERBALEAR
MALLORCA.....	786	59,0%	39,0%	2,0%
EIVISSA(*)	374	40,0%	58,1%	1,9%
MENORCA.....	183	96,2%	-	3,8%
BALEARES(@).....	1.343	59%	39%	2,1%

* No incluye tráfico de bahía entre Ibiza-Formentera, ni nueva línea hidrojet Palma-Ibiza (verano). Se incluye tráfico de San Antonio-Denia, de Flebasa, y de la línea Ibiza-Alicante, de Trasmediterránea con hidrojet que comenzó a operar en 1987, en los meses de verano. Se estiman estos tráficos en unos 40.000 pasajeros.

Por "Valencia" se entiende Valencia, Alicante, Denia. La suma horizontal es 100%.

@ Ver página 30. No coinciden las cifras por no incluir allí los 40 mil pasajeros de la nota *.

TRAFICO DE PASAJEROS POR VIA MARITIMA

Veamos el detalle de estos trayectos:

Palma-Maó-Palma: 12.856 (y 2.608 vehículos)

Palma- Eivissa- Palma: 16.708 (y 3.917 vehículos)

Palma- Barcelona- Palma: 466.413 (y 67.082 vehículos)

Palma- Valencia- Palma: 308.495 (y 41.352 vehículos)

Eivissa- Valencia - Eivissa: 66.705 (y 11.747 vehículos)

Eivissa - Barcelona - Eivissa: 150.991 (y 31.484 vehículos)

Ibiza (Formentera)- Denia- Ibiza (Formentera): 107.674 (y 11.314 vehículos)

Eivissa - Alicante - Eivissa, y San Antonio- Denia- San Antonio: Estimado total 40.000

Todas las líneas servidas por Trasmediterránea, excepto San Antonio-Denia por Fletamentos de Baleares SA (Flebasa) y Formentera (Ibiza)- Denia, por Marítima de Formentera.

El tráfico internacional se concentra en la línea Eivissa-Palma-Sète (Francia) sólo de Junio a Septiembre, dos veces semana, línea operada por Trasmediterránea, que transportó en 1987: 6.766 pasajeros y unos 4 mil vehículos. Es pues destacable el alto nivel de transporte de vehículo (particular) en esta línea, sin importancia económica pero con posibilidades turísticas.

Los cruceros turísticos extranjeros movieron unas 65.000 personas al puerto de Palma.

BALCON

La Conferencia de Fletes Península/Baleares (BALCON) a partir de 1984 estabilizó la irregular situación del transporte marítimo de mercancías de Baleares, tras la retirada de algunas navieras como consecuencia de una guerra salvaje de tarifas. Se acordó un reglamento tarifario, que ha tenido una evolución anual acumulada paralela a los aumentos del IPC anuales. Se aplica el 12% de IVA sólo sobre la parte de trayecto que no excede de las 12 millas de agua jurisdiccionales, a partir de cada costa de origen y destino.

BALCON opera 19 líneas: 15 entre Baleares y la Península, y 4 interinsulares. Tomando ambas direcciones los servicios serían pues 38. Existen 12 tarifas diferentes según las líneas y las mercancías. La tarifa "standard" (100%) es Barcelona-Palma (la nº3). Las demás van desde un 72% al 200%.

Los servicios interinsulares se tarifican desde Palma en un 80-90%, y en sentido inverso en un 72-81%, pero en cambio se tarifica al 200% para el caso de enlace entre Mahón-Ibiza, que debe hacer escala en Palma.

Los servicios con la Península desde allí a Baleares se tarifican entre 100-120%, y en sentido inverso entre 90-108%. Existen no obstante numerosas tarifas especiales y rebajas, en especial para "retornos" de taras, botellaje, etc. en el trayecto Baleares-Península.

Hay cuatro grupos de mercancías, a efectos de tarifas, que se clasifican "ad valorem":

Grupo 1: Productos farmacéuticos, bisutería, muebles, material eléctrico, productos químicos, flores y conservas.etc.

Grupo 2: Vinos ordinarios, leche en polvo, frutos secos, etc.

Grupo 3: Agua mineral, madera, cuero, celulosa, embalajes nuevos, etc.

Grupo 4: Cemento en saco, forrajes, embalajes consignados, asfalto, etc.

Al final del Capítulo, vemos las tarifas para estos grupos, según líneas (pag. 60).

El puerto de Palma, como otros puertos del resto del Estado español, ha sufrido desde 1980 conflictos laborales por parte de la OTP que han promediado 2 huelgas anualmente. A raíz de la creación de la "Sociedad de Estiba y Desestiba de Baleares", no parece haberse solucionado el fondo del problema y en el otoño de 1988 estamos padeciendo otra serie de paros intermitentes, huelgas de celo y amenazas de huelga total que tienen visos de durar al menos hasta las Navidades de 1988. Dado el uso creciente de contenedores, el paralizar la descarga de los que llegan a Palma provoca el

retraso del posicionamiento para su carga próxima, y toda una cadena de mermas en la rentabilidad de las navieras (mayor coste de escala, etc) que repercutirá al final sobre el consumidor de Baleares.

El transporte marítimo en Baleares consta de tres grupos principales de líneas, que distribuyen así el tráfico de TM: (1987).

INTERBALEAR	PENINSULA-BALEARES	BALEARES-PENINSULA	TOTAL
4,2%	87,7%	8,1%	100%

Destaca la escasa importancia de tráfico de "retorno" de Baleares a la Península, que aquí está reflejada en carga neta. Si añadiéramos las taras de contenedores y camiones vacíos, el porcentaje sería mayor.

BALCON durante 1987 ha ofrecido 38 viajes semanales de Barcelona a Baleares, 21 desde Valencia, 3 desde Alicante, y 3 de otros puertos peninsulares. Los viajes de Baleares a la Península suman semanalmente una cifra similar: 63. La estacionalidad es creciente en el tráfico, consecuencia de una mayor estacionalidad de la actividad turística (más en verano y menos en invierno comparativamente con años anteriores).

Partiendo de una base 100 teórica mensual, la estacionalidad se reflejaría así:

JULIO	126,6 (EL MES DE MAS MOVIMIENTO).
MAYO	121,9
JUNIO.....	112,6
OCTUBRE	105,7
ABRIL.....	105,5
SEPTIEMBRE	103,2
AGOSTO	97,2
MARZO.....	96,0
NOVIEMBRE	94,6
DICIEMBRE.....	87,0
FEBRERO	80,3
ENERO	69,9 (MES DE MENOR MOVIMIENTO).

Los niveles de ocupación en bodega de BALCON fueron en 1987: (carga neta)

INTERBALEARES	PENINSULA-BALEARES	BALEARES-PENINSULA
14,4	63,2%	13,5%

Las navieras de BalCon comprenden un grupo de empresas privadas y públicas, sin llegar a la totalidad de las operadas en Baleares.

Estas navieras han incrementado, en los últimos años, de forma notable su capacidad y servicio con modernas naves, algunas con más énfasis en los "porta-contenedores", y otras con más oferta de "rolones". Este esfuerzo inversor se acompañó de una subida de tarifas en 1984 del 15,4% que creó un cierto malestar entre los consignatarios de mercancías. Desde 1988 las tarifas se aumentan a nivel de IPC anual aproximadamente y según se desprende del cuadro anterior hay un exceso de oferta estacional, que motiva los bajos porcentajes de ocupación, que afecta su rentabilidad.

TARIFA BALCON 1988: PTAS/M.I

ENLACES INTER-INSULARES				
SERVICIOS	CATEGORIA DE MERCANCIAS			
	1	2	3	4
PALMA/EIVISSA.....	10.096	9.584	8.976	8.224
PALMA/MAO.....	11.358	10.782	10.098	9.252
EIVISSA/PALMA.....	9.086	8.626	8.078	7.402
MAO/PALMA.....	10.222	9.704	9.088	8.327
MAO/EIVISSA.....	25.240	23.960	22.440	20.560
EIVISSA/MAO.....				
ENLACES PENINSULA/BALEARES				
PENINSULA/TODA MALLORCA.....	12.620	11.980	11.220	10.280
ALICANTE O VALENCIA O DENIA/IBIZA				
BARCELONA/EIVISSA O MAO.....	13.882	13.178	12.342	11.308
VALENCIA O ALICANTE/MAO.....	15.114	14.376	13.464	12.336
ENLACES BALEARES/PENINSULA				
TODA MALLORCA/PENINSULA				
EIVISSA/ALICANTE O VALENCIA O DENIA	11.358	10.782	10.098	9.252
EIVISSA O MAO/BARCELONA.....	12.494	11.860	11.108	10.177
MAO/VALENCIA O ALICANTE.....	13.630	12.938	12.118	11.102

3.2 ORGANIZACION E INVERSIONES DE LOS PUERTOS DE BALEARES

Hemos visto ya la división de los puertos según el administrador sea la CAIB o el MOPU. Baleares no ha tenido transferencias de la Administración Central en transporte marítimo, salvo el interinsular. Pero este tráfico sigue limitado al añadir: "... sin perjuicio de las competencias del Estado en materia de defensa nacional, en la ordenación del mar territorial y zona económica". La Comandancia de Marina es la competente en este tráfico interinsular. Por otra parte, el Ministerio de Transportes otorga el derecho a tener la titularidad de cualquier línea marítima de nueva creación.

Se ha hablado de establecer nuevas líneas como: Soller-Barcelona (tal vez se potenciará este proyecto una vez construido el túnel Palma-Soller para transporte de vehículos), y se está intentando sin resultado duradero establecer una fluida conexión entre Alcudia-Ciudadela (también depende de la realización de una autopista Palma-Alcudia, y de la solución de los problemas de poco calado del puerto de Ciudadela).

Los puertos en régimen de "Organismo Autónomo" son aquellos que sin alcanzar un movimiento de mercancías de 4 millones TM/año (sin combustibles) sea conveniente su explotación por este régimen. Este es el caso de Palma, explotado por la JOP (Junta de Obras del Puerto) dependiente del MOPU. Esta Junta está compuesta por los siguientes miembros:

Presidente, Vicepresidente, Comandante de Marina, Presidente del Consell de Mallorca, Alcalde de Palma, Abogado del Estado, Administrador de Aduanas, Director del Puerto, Secretario de la Junta y cuatro vocales en representación de agrupaciones empresariales, otro en representación de la Cámara de Comercio, otro de la Cámara Agraria, otro representante de los obreros de la OTP (hoy Sociedad de Estiba-Desestiba) y un representante del personal obrero de la JOP.

Otra forma de administración de los puertos es la regida por la CAGP (Comisión Administrativa de Grupos de Puertos), que integra aquellos que por su nivel de tráfico no puedan ser explotados en régimen de organismo autónomo o en régimen de Estatuto de Autonomía. La CAGP depende también del MOPU, y se compone de:

Director de la Comisión Periférica, delegado provincial del MOPU, representante del sector pesquero de cada isla, representante del sector de navegación y comercio, un representante de los Ayuntamientos donde radi-

que el puerto, un representante del Ministerio de Defensa, y otro de la Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante.

Es lógico pensar que las infraestructuras portuarias de unas islas de las dimensiones geográficas de las Baleares, y con poblaciones que van desde los 567.179 habitantes de Mallorca, a los 67.109 de Ibiza (sin incluir los 4.735 de Formentera) pasando por los 61.284 de Menorca, son gravosas para el Estado español, desde el punto de vista del esfuerzo inversionista. Este es un caso de compensación del "coste de insularidad" que analizamos. La explotación de estos puertos es otro tema, ya que no son gravosos para el Estado.

Pero las inversiones a realizar son constantes por motivo de mantenimiento, mejoras y ampliaciones. Así como en el aeropuerto existen déficits estructurales en parte debidos a problemas de estacionalidad del turismo, en los puertos principales de Baleares no se puede decir lo mismo.

En el puerto de Palma, en 1986 las obras de mantenimiento ascendieron a 36,4 millones de Pts, y en 1987 fueron 36,3 millones. El valor del inmovilizado afecto a la explotación (sin amortizaciones) asciende en 1987 a Pts. 18.776,8 millones.

Las inversiones realizadas en 1986 ascendieron a 600,8 millones Pts (según certificados del año) y en 1987 a 355,4 millones.

La recaudación de 1987 fué de 1.247,8 millones de Pts. (de las que 292,1 millones proceden de resultas de ejercicios anteriores) y en 1986 habían sido de 991,0 millones de Pts, (de las que 106,2 millones procedían de resultas de ejercicios anteriores). El aumento de recaudación, sin los ingresos de años anteriores, fue del 8% en términos monetarios (sin deflactar por el IPC).

Las subvenciones recibidas del MOPU ascienden a 311,9 millones en 1986 y 201,2 en 1987.

Los resultados de 1987 son negativos con 333,7 millones de Pts, mientras que en 1986 fueron negativas con sólo 29,4 millones de Pts.

Las inversiones realizadas en 1986 representaron el 7,4% de las de los puertos autónomos de España, y el 2,1% de todas las portuarias de España.

La tarifa G-3 en España participó con un 49% de los ingresos de los puertos, y en el de Palma con un 44,3%, en 1986 también.

En tráfico de mercancía general en cabotaje del puerto de Palma, con el de Barcelona, es uno de los primeros de España.

Por su parte el Gobierno Balear va a invertir 205 millones en mejora de sus puertos en 1989, frente a 148,2 millones en 1987. En 1987 el 74,4% se invirtió en Mallorca, y el resto en Menorca. En 1989 se invertirá: el 36,6% en Ibiza (San Antonio Abad) y el resto en Mallorca.

3.3 LOS TRANSPORTES AÉREOS

El volumen de tráfico de pasajeros de los aeropuertos de Baleares ha crecido en un 14,9% en 1987 sobre 1986, alcanzando 15,7 millones de "pax", lo que representa el 24,9% de todos los aeropuertos españoles.

LA DISTRIBUCION POR ISLAS Y TIPOS DE TRAFICO ES LA SIGUIENTE

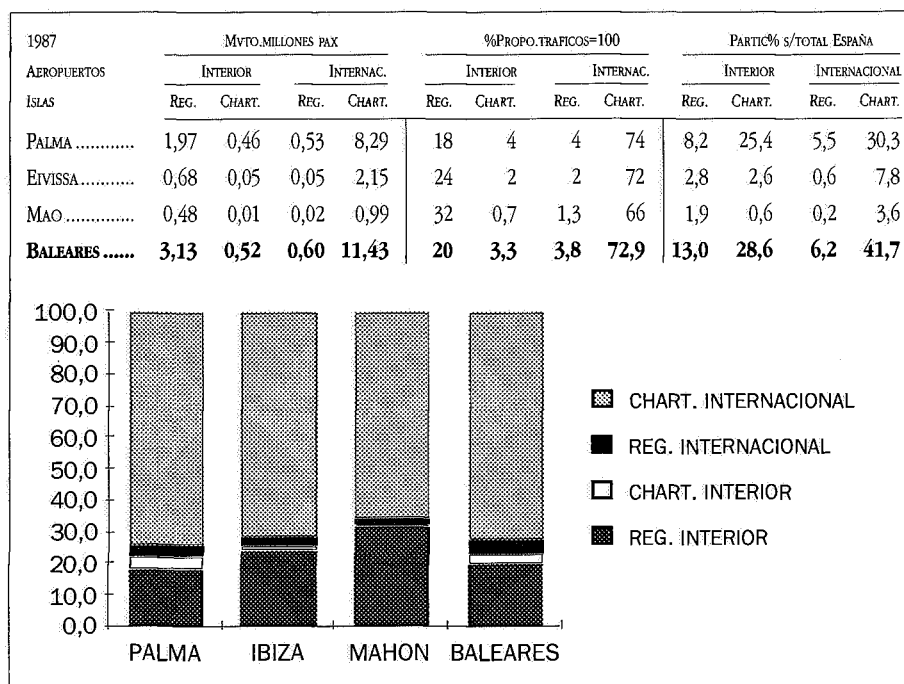
1987 AEROPUERTOS	MVTO.MILLONES PAX			PARTIC.ºs/TOTAL ESPAÑA		
	INTERIOR	EXTERIOR	TOTAL	INTE.	EXTER.	TOTAL
PALMA.....	2,5	8,8	11,3	9,5	23,8	17,9
EIVISSA.....	0,7	2,2	2,9	2,8	5,9	4,7
MAO.....	0,5	1,0	1,5	1,8	2,7	2,3
BALEARES.....	3,7	12,0	15,7	14,1	32,4	24,9

El tráfico nacional en los aeropuertos de las Baleares representa el 23,6% del total de estos aeropuertos, siendo el 76,4% restante el correspondiente a tráfico internacional. Para el conjunto de España, las proporciones son del 40,9% para el nacional y el 59,1% para el internacional. Vemos pues que Baleares tiene sus aeropuertos condicionados al tráfico internacional en proporción de 3/4 partes, y además este tráfico representa 1/3 parte del total de España.

El tráfico regular en Baleares (nacional e internacional) es de 3,7 millones de pax, o sea el 11,1% del total de España de este tipo.

El tráfico charter en Baleares (nacional e internacional) es de 12 millones o sea el 40,9% del total de España de este tipo.

La importancia del tráfico internacional "no-regular" en Baleares se pone de manifiesto en el siguiente cuadro:

TRAFICO INTERIOR E INTERNACIONAL

Vemos pues que el tráfico internacional "no-regular" (charter) alcanza en Baleares 11,43 millones de pax, representando el 72,9% de todo su tráfico y el 41,7% del total de este tipo de España.

Para el conjunto de los aeropuertos de España, este mismo tráfico es el 43,6% del total, con 27,41 millones de pax.

Por islas, el tráfico total se distribuye así (en paréntesis tráf, chár. intl.) Mallorca 72% (72,5%), Ibiza 18,5% (18,8%) y Menorca 9,5% (8,7%).

En el transporte aéreo de pasajeros observamos los siguientes flujos:

TRANSPORTE AÉREO DE PASAJEROS DESDE PALMA

LINEAS 1987 (*)	LLEGADAS	SALIDAS	TOTAL MOVOTOS (@)	% DISTRIB.
PALMA-BARCELONA.....	383.594	401.049	787.643	33,0%
PALMA- EIVISSA.....	140.648	143.075	283.723	11,9%
PALMA- MAO.....	104.390	106.892	211.282	8,9%
PALMA- MADRID.....	269.759	281.759	551.554	23,0%
PALMA- ALICANTE.....	59.112	60.260	119.372	5,0%
PALMA- VALENCIA.....	77.643	82.470	160.113	6,7%
PALMA- MALAGA.....	34.101	35.324	69.425	3,0%
PALMA- BILBAO.....	7.784	8.149	15.933	0,7%
PALMA- GRANADA (#).....	18.698	18.871	37.569	1,6%
PALMA- OVIEDO (#).....	2.988	3.504	6.492	0,3%
PALMA- JEREZ (#).....	3.895	3.700	7.595	0,3%
PALMA- SANTIAGO (#).....	8.427	9.558	17.985	0,3%
PALMA-VITORIA (#).....	23.411	23.069	46.480	1,9%
PALMA- TENERIFE (#).....	4.854	5.622	10.476	0,4%
PALMA-GRAN CANARIA (#).....	8.535	8.363	16.898	0,7%
PALMA- SEVILLA (#).....	20.905	22.145	43.050	1,8%
PALMA- SALAMANCA (#).....	1.233	1.245	2.478	0,1%
MALLORCA.....	1.169.977	1.215.091	2.385.068	100%

Observamos que Barcelona con el 33% es el primer destino y origen de tráfico aéreo con Palma, seguido de Madrid con el 23% y de Valencia-Alicante con el 12%

El tráfico interinsular desde Palma es del 21%.

Veamos ahora los tráfico de los otros aeropuertos de Baleares, con datos de 1986, que entendemos no serán muy diferentes de los de 1987 (no dispon.)

TRAFICOS DE LOS OTROS AEROPUERTOS DE BALEARES

LINEAS(&)	DESDE MAHON A/DE:		DESDE IBIZA A/DE:	
MILES PAX	MOVOTOS.ESTIMADOS		MOVIMIENTOS ESTIMADOS	
BARCELONA.....	188	42,0%	221	31,3%
MADRID.....	29	6,5%	102	14,5%
VALENCIA.....	7	1,6%	85	12,1%
SANTIAGO.....	7	1,6%	-	-
BILBAO/VITORIA.....	4	0,9%	4	0,6%
ALICANTE.....	-	-	9	1,3%
PALMA.....	212	47,4%	284	40,2%
Menorca.....	447	100%	Ibiza.....	705
				100%

* Sólo Palma (origen- destino)

Vuelos no directos

@ Incluye regular más chárter

& No existe el vuelo directo Ibiza-Mahón.

Resumiendo el tráfico aéreo nacional de los tres aeropuertos de Baleares tenemos:

TRAFICO AÉREO NACIONAL DE PASAJEROS

PASAJEROS MILES MOVTS.1987 (*)	TOTAL AEROPUERTOS BALEARES	DISTRIBUCION EN %
DE/A BARCELONA	1.196,6	33,8%
DE/A MADRID	682,6	19,1%
DE/A VALENCIA.....	252,1	7,1%
DE/A ALICANTE.....	128,2	3,6%
INTERINSULAR (*).....	495,0	14,0%
OTROS PUNTOS ESPAÑA	782,7	22,3%
TOTAL	3.537,1 (#)	100%

Vemos que el tráfico con Barcelona es el principal (33,8%) seguido del de "otros aeropuertos de España" (22,3%) y de Madrid (19,1%). El interinsular es del 14% del total.

Analizamos ahora el tráfico de mercancías vía aérea, disponiendo de los siguientes datos:

TRAFICO DE MERCANCIAS ENTRADAS VIA AÉREA

AEROPUERTO ORIGEN TM (@) % ENTRADAS EN BALEARES	A PALMA	A MAO	A EIVISSA	A BALEARES
DE MADRID	19,7%	13,7%	13,8%	16,7%
DE BARCELONA	18,9%	43,8%	36,7%	29,1%
DE PALMA.....	-	40,6%	37,7%	19,3%
DE EIVISSA.....	22,3%	-	-	11,2%
DE MAO.....	15,8%	-	-	8,0%
DE VALENCIA/ALICANTE	11,9%	1,8%	11,8%	9,9%
DE OTROS AEROP.ESPAÑA	11,4%	0,15	-	5,8%
TOTAL.....	100%	100%	100%	100%
TOTAL TM ENTRADAS	12.897	3.538	5.395	21.810

* tomando el tráfico en ambos sentidos (regular y charter)

Baleáricos 2.299 más turistas 1.238 (nacionales y extranjeros) (ver pág. 30 bis).

@ regular y chárter.

TRAFICO DE MERCANCIAS SALIDAS VIA AÉREA

AEROPUERTO DESTINO TM % SALIDAS DE BALEARES	DE PALMA	DE MAO	DE EIVISSA	DE BALEARES
A MADRID	19,6%	16,3%	17,1%	18,9%
A BARCELONA	18,8%	36,6%	26,8%	22,5%
A PALMA	-	45,8%	39,8%	10,6%
A IBIZA	22,6%	-	-	17,2%
A MAHÓN	15,9%	-	-	12,1%
A VALENCIA/ALICANTE	11,1%	0,9%	16,3%	9,5%
A OTROS AERP. ESPAÑA	12,0%	0,4%	-	9,2%
TOTAL	100%	100%	100%	100%
TOTAL TM SALIDAS	5.607	1.129	704	7.440

El tráfico interinsular es el 38,5% del total de TM entradas y salidas.

Vemos de nuevo la importancia de Barcelona (22,5%) como área comercial para el tráfico aéreo de mercancías con Baleares, sólo sobrepasado por Madrid en el aeropuerto de Palma.

Veamos ahora un resumen del tráfico internacional de mercancías:

TRAFICO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS

AEROPUERTO DESTINO % SALIDAS DE BALEARES	DE PALMA	DE MAO	DE EIVISSA	DE BALEARES
A LONDRES	14,2%	100%	32,8%	15,4%
A FRANKFURT	20,0%	-	10,7%	19,6%
A PARIS	16,6%	-	-	16,1%
A ZURICH	13,6%	-	1,6%	13,2%
A OTROS AER. EXTR.	35,6%	-	54,9%	35,7%
TOTAL	100%	100%	100%	100%
TOTAL TM SALIDAS	1.629	7	93	1.729

AEROPUERTO ORIGEN % ENTRADAS EN BALEARES	A PALMA	A MAO(*)	A EIVISSA	A BALEARES
DE LONDRES	22,9%	-	59,4%	24,6%
DE FRANKFURT	15,5%	-	26,2%	16,0%
DE PARIS	8,1%	-	0,3%	7,7%
DE ZURICH	16,9%	-	0,3%	23,8%
DE OTROS AER. EXTR.	36,6%	-	13,8%	27,9%
TOTAL	100%	-	100%	100%
TOTAL TM ENTRADAS	2.013	-	98	2.111

* Mahón no tiene aduana habilitada para importaciones

Observamos que Frankfurt es el primer aeropuerto de destino de Baleares, seguido de París, mientras que Londres es el primero de origen, seguido de Zúrich.

Veamos ahora el resumen por nacionalidades para Baleares: (sólo turistas vía aérea directa).

RESUMEN POR NACIONALIDADES PARA BALEARES

MILES LLEGADAS 1987	MALLORCA	%	IBIZA-F	%	MENORCA	%	TOTAL	%	(*)PART.%
BRITANICOS.....	1.822,8	64%	593,2	21%	411,2	15%	2.827,2	(100%)	46,8%
ALEMANES.....	1.316,8	79%	297,3	18%	60,5	3%	1.674,6	(100%)	27,7%
FRANCESES.....	249,7	97%	7,9	3%	-	-	257,6	(100%)	4,3%
HOLANDESES.....	133,2	73%	40,3	22%	8,7	5%	182,2	(100%)	3,0%
SUIZOS.....	152,6	85%	21,5	12%	5,6	3%	179,7	(100%)	3,0%
ITALIANOS.....	98,6	62%	56,9	36%	2,3	2%	157,8	(100%)	2,5%
NORUEGOS.....	149,5	97%	-	-	4,7	3%	154,2	(100%)	2,5%
DANESES.....	133,4	85%	21,0	13%	2,9	2%	157,3	(100%)	2,5%
SUECOS.....	109,5	93%	2,6	2%	6,3	5%	118,4	(100%)	2,0%
BELGAS.....	77,7	81%	18,6	9%	-	-	96,3	(100%)	1,6%
FINLANDESES.....	51,1	81%	11,8	9%	-	-	62,9	(100%)	1,0%
IRLANDESES.....	45,5	68%	17,8	26%	3,9	6%	67,2	(100%)	1,1%
AUSTRIACOS.....	37,5	79%	9,4	20%	0,6	1%	47,5	(100%)	0,8%
LUXEMBURGUESES.....	25,0	90%	2,7	10%	-	-	27,7	(100%)	0,5%
OTROS.....	34,8	98%	0,7	2%	0,4	-	35,9	(100%)	0,6%
TOTALES.....	4.437,5	73,4%	1.101,5	18,2%	506,7	8,4%	6.045,7	(100%)	100%

PORCENTAJES DE PARTICIPACION

* Vemos que británicos y alemanes suman el 74,5% del total de turismo extranjero. Los llegados por vía aérea indirecta se estiman en 125 mil y los llegados por vía marítima en 200 mil.

La estacionalidad del tráfico aéreo de pasajeros en Baleares es muy acusada en el tráfico internacional, y especialmente en las islas de Menorca e Ibiza:

**ESTACIONALIDAD DEL TRAFICO AÉREO INTERNACIONAL
DE PASAJEROS EN BALEARES**

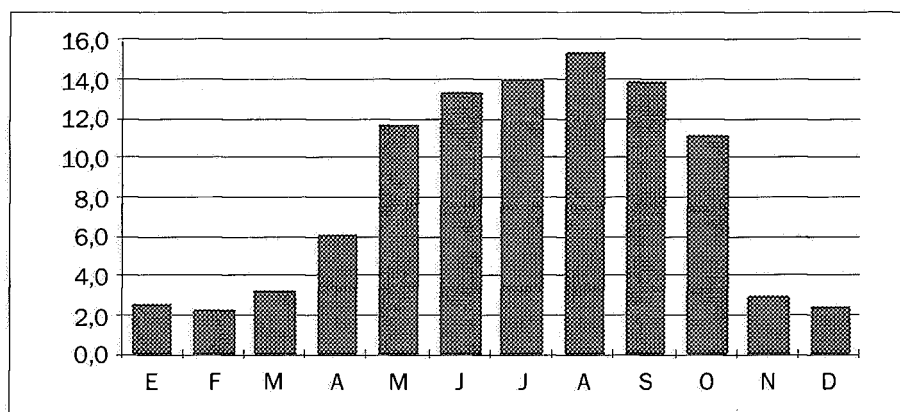
MESES 1987 % s/12 MESES	MALLORCA		IBIZA		MENORCA		BALEARES	
	INTER.	EXTERIOR	INTER.	EXTERIOR	INTER.	EXTERIOR	INTER.	EXTERIOR.
ENERO	6,4	1,9	5,1	0,1	5,3	0,1	6,0	1,4
FEBRERO	5,7	2,1	4,8	0,1	4,9	0,1	5,4	1,6
MARZO	7,1	3,1	6,2	0,2	6,1	0,1	6,8	2,4
ABRIL	9,3	7,0	8,7	4,3	8,0	2,7	9,0	6,1
MAYO	8,6	13,8	9,1	16,2	8,5	16,6	8,6	14,5
JUNIO	9,3	14,2	10,2	16,8	9,7	18,8	9,5	15,1
JULIO	10,6	14,8	12,9	18,1	11,7	18,5	11,2	15,7
AGOSTO	11,7	15,1	13,3	18,5	13,4	18,3	12,3	16,0
SEPTIEMBRE	9,8	13,9	11,3	16,3	11,3	16,2	10,3	14,5
OCTUBRE	8,2	10,0	7,3	9,2	8,5	8,4	8,1	9,7
NOVIEMBRE	6,8	2,2	5,6	0,1	6,5	0,1	6,5	1,7
DICIEMBRE	6,5	1,9	5,5	0,1	6,1	0,1	6,3	1,3
	100	100	100	100	100	100	100	100

Veamos ahora la comparación de la estacionalidad de los aeropuertos de Baleares y del conjunto de España, para el total de tráfico de pasajeros:

**ESTACIONALIDAD DE LOS AEROPUERTOS DE BALEARES
Y DEL CONJUNTO DE ESPAÑA**

MESES/% (1987)	MALLORCA	IBIZA	MENORCA	BALEARES(*)	ESPAÑA(*)	PARTIC% BAL/ESP.
ENERO	2,9	1,3	1,8	2,6	5,8	11,5
FEBRERO	2,8	1,2	1,6	2,4	5,4	10,9
MARZO	3,9	1,8	2,0	3,3	6,4	12,8
ABRIL	6,8	4,6	4,1	6,2	7,7	20,0
MAYO	11,7	12,6	12,2	11,8	9,3	32,1
JUNIO	12,8	14,8	15,1	13,4	9,9	33,9
JULIO	13,4	16,2	15,9	14,1	10,9	32,3
AGOSTO	14,8	17,7	17,2	15,5	11,3	34,4
SEPTIEMBRE	13,4	15,6	15,3	13,9	10,8	32,3
OCTUBRE	11,0	10,9	10,6	11,2	9,7	29,1
NOVIEMBRE	3,6	1,9	2,2	3,1	6,6	11,7
DICIEMBRE	2,9	1,4	2,0	2,5	6,2	10,0
	100	100	100	100	100	24,9

* Pasajeros movidos nacionales y extranjeros.

ESTACIONALIDAD DE LOS AEROPUERTOS DE BALEARES (% MENSUAL)

Vemos que durante los meses de Mayo a Octubre, inclusive, que corresponden los seis meses de temporada turística litoral (excepto para Canarias donde la temporada principal tiene lugar en los meses de invierno), los aeropuertos de Baleares mueven el 80% de su tráfico anual, mientras que en España es el 57%. Por islas, Mallorca tiene el 77%, Ibiza el 88% y Menorca el 86%.

Por otra parte (ver columna "participación") Baleares tiene su máxima participación en el tráfico total de España en los meses de Mayo a Septiembre con más del 32% del total de España.

Es decir, durante 5 meses, los aeropuertos de Baleares mueven 1 de cada 3 pax de los aeropuertos de España. La estacionalidad es más acusada en Baleares que en el conjunto de aeropuertos españoles.

**POSICIONAMIENTO DE LOS AEROPUERTOS DE BALEARES EN EL TRAFICO INTERIOR
E INTERNACIONAL DE ESPAÑA:**

POR PASAJEROS: Nº ORDEN	TRAFICO INTERIOR			TRAFICO INTERNACIONAL			TRAFICO TOTAL		
	REGULAR	CHAR.	TOTAL	REGULAR	CHAR.	TOTAL	REGUL.	CHAR.	TOTAL
MADRID	1	3	1	1	14	2	1	13	1
PALMA.....	3	1	3	4	1	1	3	1	2
BARCELONA	2	6	2	2	9	6	2	10	3
LAS PALMAS	4	4	4	5	2	4	4	2	4
MALAGA.....	5	12	6	3	4	3	5	4	5
TENERIFE SUR	6	2	5	6	3	5	6	3	6
EIVISSA.....	9	8	8	11	5	7	10	6	7
ALICANTE	10	11	10	8	8	8	9	7	8
LANZAROTE.....	13	5	11	-	6	9	13	5	9
MAO	15	17	15	13	7	10	15	8	10

En interior regular el 7º lugar lo ocupa Sevilla, el 8º Valencia.

En interior charter el 7º lugar lo ocupa Tenerife Norte, el 9º Santiago, 10º Granada.

En internacional regular el 7º lugar lo ocupa Valencia, el 9º Bilbao, el 10º Santiago.

En internacional charter están los diez primeros clasificados.

En total regular el 7º lugar lo ocupa Valencia, el 8º Sevilla.

En total charter el 9º lugar lo ocupa Gerona-Costa Brava (todo extranjero) que a su vez sería el nº 11 del charter internacional.

Baleares situa a sus tres aeropuertos entre los 10 primeros de España, siendo el de Palma el nº 1 en tráfico charter nacional e internacional, y el nº2 en tráfico total. Eivissa ocupa el nº7 y Maó el nº 10 en tráfico total.

En el ranking mundial Baleares coloca a Palma en el lugar 32 por aeropuertos, y en el 28 por ciudades con uno o más aeropuertos.

En el ranking europeo, Palma ocupa el lugar 11 por aeropuertos y el 9 por ciudades.

Veamos la clasificación de tráfico de pasajeros en 1987 en aeropuertos de Europa:

**CLASIFICACION DE TRAFICO DE PASAJEROS EN 1987
EN AEROPUERTOS DE EUROPA**

AEROPUERTO	ORDEN EUROPA	ORDEN MUNDO	PAX EN MILLONES	CIUDAD	ORDEN EUROPA	ORDEN MUNDO
HEATHROW (RU).....	1	4	35,1	LONDRES	1	4
FRANKFURT (D).....	2	12	23,3	FRANKFURT	3	10
ORLY (F)	3	15	20,6	PARIS	2	13
GATWICK (RU).....	4	17	19,6		EN	LONDRES
CH. DE GAULLE (F) ...	5	20	16,4		EN	PARIS
ROMA (I)	6	24	14,7	ROMA	4	20
AMSTERDAM (NL)	7	27	13,6	AMSTERDAM	5	23
ESTOCOLMO (S).....	8	29	12,1	ESTOCOLMO	6	25
MADRID (E)	9	30	11,8	MADRID	7	26
COPENHAGUE (DK)....	10	31	11,4	COPENHG.	8	27
PALMA (E)	11	32	11,3	PALMA	9	28

Palma el 2º aeropuerto europeo "no-capital" de nación, es el 10º por tráfico internacional (sobre Madrid, Estocolmo, y por debajo de Zúrich).

El transporte de mercancías por los aeropuertos de Baleares, se resume así:

TRANSPORTE DE MERCANCIAS

MOVTO.1987 AEROPUERTO	TONS.TOTAL		(R) VUELOS REGULARES			(CH) VUELOS CHARTER		
	R+CH.	(Dist%)	INTERIOR	INTERNAC	TOTAL	INTERIOR	INTERN.	TOTAL
PALMA.....	22.522	(68)	18.495	2.713	21.208	385	929	1.314
EIVISSA	5.431	(17)	5.238	151	5.389	2	40	42
MAO.....	5.137	(15)	5.097	7	5.104	33	-	33
BALEARES	33.090	(100)	28.830	2.871	31.701	420	969	1.389
REPARTO%	100		87%	9%	96%	1%	3%	4%

Vemos que Palma representa el 68% del total de transporte de mercancías por vía aérea, y que para el conjunto de Baleares los vuelos regulares transportan el 96% de este tráfico.

Los vuelos charter tienen sólo un 4% pero es previsible en un futuro más liberalizado un incremento de carga.

Analizamos ahora el comercio exterior a través de los aeropuertos de Baleares en 1987 y en TM:

COMERCIO EXTERIOR A TRAVÉS DE LOS AEROPUERTOS DE BALEARES EN 1987

AEROPUERTOS TONS.MOVIDAS	1 TRAFICO INTL	2- TRAFICO INTL	DIF.2-1 (*)	DESGLOSE ADUANA	
	AVIACION CIVIL	TOTAL ADUANA		IMPORT.	EXPORT
PALMA	3.642	23.541	19.899	2.849	20.692
EIVISSA	191	1.337	1.146	334	1.003
MAO	7	220	213	-(#)	220
BALEARES	3.840	25.098	21.258	3.183	21.915

Es notable que el aeropuerto además de su función de transporte, en las Baleares es un verdadero centro comercial exportador de productos en parte manufacturados en España (refino de petróleo y artículos de catering y parte de "duty free") y en parte de artículos importados en régimen de depósito franco ("duty free" y venta a bordo), sobre los que el Estado grava impuestos bien directamente bien indirectamente a través de rentas y beneficios generados a favor de empresas españolas operantes en este campo.

* La diferencia en más de aduana sobre "carga o mercancía" según estadística de Dirección Gl. de Aviación Civil, corresponde a: combustible de aviación, catering y depósito franco (venta a bordo y "duty free")

Mahón no está habilitado como aduana para importación.

3.4 LA ORGANIZACION Y LAS INVERSIONES DE LOS AEROPUERTOS

A) Aspectos administrativos de los aeropuertos de Baleares:

En 1944 la Conferencia de Aviación Civil Internacional reconoció la conveniencia de lograr un acuerdo multilateral que regulara los derechos aéreos comerciales entre las naciones, en vez de un gran número de convenios bilaterales, pero se fracasó en este intento.

En 1947 se creó la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) con 26 Estados miembros, entre ellos España.

En 1955, se creó la CEAC (Comisión Europea de Aviación Civil) por convocatoria de la OACI a fin de coordinar el transporte aéreo en Europa. En 1956 formuló un acuerdo multilateral sobre derechos de vuelos no regulares dentro de Europa, ratificado por 17 Estados europeos. Más tarde se elaboró un acuerdo internacional sobre tarifas de servicios aéreos regulares en 1967, y que ha sido ratificado por 15 Estados europeos. Se publica un Manual de Tarifas de Aeropuertos y de instalaciones y servicios de navegación aérea, y otro Manual de Planificación de Aeropuertos en el que también se incorporan datos de la gestión económica de los aeropuertos.

La IATA (Asociación del Transporte Aéreo Internacional) es la organización mundial de las líneas aéreas regulares. La IACA es una asociación paralela para líneas no regulares. La IATA tiene más de 100 miembros, y para los gobiernos representa el instrumento de negociación de los acuerdos sobre tarifas y fletes (para el público garantiza la calidad de los servicios y la homogeneidad de la estructura tarifaria mundial). La IATA, creada en 1945 tiene una Cámara de Compensación para permitir la liquidación mensual de las transacciones de las compañías aéreas. En la coordinación tarifaria, se permite la presencia de observadores de la OACI y de organizaciones regionales de líneas aéreas regulares (Conferencias de Tráfico para tarifas de pasajeros y carga)

Los aeropuertos españoles como los de Baleares dependen del Organismo Autónomo de Aeropuertos Españoles, dentro del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y dependiendo de la Dirección Gl. de Aviación Civil.

Es el Organismo Autónomo el que fija la "tasa de salida de pasaje internacional", que hoy es de 625 Pts, por pax, y que no existe para el pax de vuelo interior o nacional.

En el año 1992 la tarifa deberá ser única para toda clase de pax, siempre que se trate de vuelos dentro del territorio de la CEE, como ya es en los demás aeropuertos europeos de países de la CEE.

La liberalización propuesta por la CEE en tema de tarifas y de libertad de vuelos, dará un nuevo impulso a los aeropuertos de Baleares, en especial el de Palma (de 1ª categoría) que le da preferencia para la apertura de nuevas rutas con otros aeropuertos "regionales", de ahí el interés en crear compañías aéreas de "tercer nivel" (CCAA mediterráneas e Iberia).

B) Análisis económico de los aeropuertos de Baleares:

Por los aeropuertos de Baleares tiene lugar el 92% del movimiento de pasajeros de las islas, y el 0,9% de las mercancías.

Este movimiento de pasajeros se desdobra en un 15% de tráfico de residentes y un 85% de "turistas", que constituye la base de la actividad económica balear. Este 85% debe entenderse no sólo como flujo de personas transportadas sino también como un flujo de consumidores de unas industrias y servicios exportadores, donde la exportación se realiza "in situ".

Por ello el sistema aeroportuario de las Baleares presenta unas características singulares y únicas en la red española y europea (similar a Canarias). Para el conjunto de España el tráfico internacional es sólo el 59% del total. Baleares mueve un tercio de este tráfico internacional.

Cuando una vía de entrada en España, que debe ser de máxima representatividad en términos de marketing turístico, canaliza el 21% de todo el mercado turístico extranjero, siendo la 1ª C.A. de España en este tipo de recepción turística, coincide con la condición de archipiélago, es evidente que su importancia es vital.

La estacionalidad de este tráfico se convierte en el punto débil de todo el sistema económico que gravita sobre el turismo extranjero que llega en un 97% por vía aérea. Cualquier alteración técnica, laboral, control aéreo, capacidad aeropuerto, etc. en los 6 meses de "producción intensiva" puede arruinar todo un ejercicio anual. Es preciso pues asegurar el buen funcionamiento precisamente en los meses punta del año, ya que no cabe una "compensación" en los meses restantes que equilibre las cifras de negocio. Y es sabido ya que el 63% del PIB de Baleares es contribución del sector turístico, vía directa o inducida. Para el conjunto español se llega al 11%. Baleares es la C.A. más dependiente del turismo para su actividad económica, ya que la segunda es Canarias donde la contribución del turismo al PIB es del 25% solamente. En tercer lugar Andalucía por debajo del 20%.

En estas circunstancias y en 1987, según un estudio de la AEA (Asociación Europea de Aerolíneas) el aeropuerto de Palma (72% del tráfico de Baleares) está funcionando al 117% de su capacidad de pasajeros, ya

que el tope máximo debería estar en 11 millones de pasajeros. Ello supone problemas de control, de calidad de servicios aeroportuarios y de atención al pasajero. El máximo de movimientos hora se calcula en 40 aviones (aunque depende del tipo de avión que precisamente ha tendido a ser de menor capacidad por la creación de nuevas compañías aéreas charter con base en Palma en sustitución del tráfico de Spantax, realizado con aviones mayores).

Afortunadamente la situación es "normal" en Ibiza y Mahón (este último con nuevas instalaciones inauguradas este verano).

Las inversiones en el aeropuerto de Palma, fueron casi nulas durante la década de 1970-80, y en 1982 se comenzó una remodelación que representó unos 10.000 millones de Ptas. hasta 1987, es decir a razón de 2.000 millones Ptas/año. (nueva torre de control, nuevos sistema salidas-entradas en terminal A, nuevo ILS en una cabecera de la pista antigua, y puesta en marcha de la segunda pista cuya infraestructura ya estaba hecha hacía muchos años).

Actualmente se está preparando un Plan Director para las inversiones de los próximos años, cuyo proyecto ya está aprobado. Es absolutamente necesario que la empresa adjudicataria del proyecto y las autoridades aeronáuticas del Estado informen y negocien estas inversiones con las autoridades autonómicas y el sector turístico local, sin olvidar la parte de responsabilidad del Ayuntamiento de Palma, término en que se encuentra el aeropuerto.

Sería deseable que en el aeropuerto de Palma, y en los demás de Baleares, existiera una Junta de Aeropuerto, al estilo de la Junta del Puerto de Palma. Las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Baleares, pueden optar por una delegación para la explotación de los aeropuertos de las islas, como ocurre en otros países de la CEE.

El aeropuerto de Palma recibirá inversiones en los próximos años, por valor de 11.300 millones Pts, parte del esfuerzo de inversión que se canalizará a aeropuertos del año "1992" como Barcelona y Sevilla. Para estas ciudades estas obras y estos acontecimientos son "circunstanciales", pero para Mallorca es cuestión de supervivencia en un mercado competitivo basado en el turismo y en la aviación.

El aeropuerto de Palma es el más rentable de España, y por tanto puede autofinanciarse las mejoras necesarias. En 1987 el resultado neto de explotación fué de 4.200 millones de Pts. La razón de ello, es sobretodo, el hecho de que 1/4 de las tasas de salida al extranjero de toda España se cobran en Palma, y las "tasas" contribuyen con un tercio al total de ingresos de la red aeroportuaria española.

Veamos los resultados de 1987 (cifras aproximadas):

INGRESOS	MILLONES PTS.
- TASAS DE SALIDA AL EXTRANJERO (PTS. 625/PAX)	3.500
- TASAS DE ATERRIZAJE Y APARCAMIENTO AVIONES.....	3.000
- INGRESOS POR CONCESIONES DE TIENDAS, OFICINAS, RESTAUR,ETC.	1.750
- INGRESOS POR CONCESION DE "HANDLING" A IBERIA Y SPANTAX	250
TOTAL INGRESOS	8.500
GASTOS	
- PERSONAL.....	1.500
- MANTENIMIENTO, ELECTRICIDAD, TELÉFONO, LIMPIEZA, ETC. ...	1.000
- INVERSIONES DE REPOSICION Y PARTE GTOS,GLES. ORGAN. AUTON.	1.800
TOTAL GASTOS	4.300
AEROPUERTO DE PALMA RESULTADO NETO	4.200

3.5 LOS TRANSPORTES AÉREOS "URGENTES" EN BALEARES

Un ejemplo de la existencia del coste de la insularidad, a nuestro entender, es el crecimiento de los servicios de transportes aéreos "urgentes" en Baleares, en los últimos años.

Su rápida expansión ha justificado el uso de un avión "carga", por parte de una empresa privada. Por otra parte, Iberia ha propiciado la creación de CACESA para desarrollar su servicio "Iberia Express". En esta sociedad participa Iberia con el 40%, y empresas de transportes privadas con un 60%.

Para entender esta dinámica, hay que considerar varias razones además de la técnica debida al hecho insular, para el transporte urgente de mercancías:

- Terciarización de la economía balear, que requiere ciertos suministros con más urgencia que una economía basada en el sector primario y secundario que mantienen sus propios stocks.

- Mal funcionamiento del sistema de Correos estatal en Baleares, especialmente, con retrasos en cartas y paquetería, además del límite de peso aceptado.

- Limitación de carga en las líneas aéreas regulares, más un servicio en exceso burocratizado que lo hace lento. A esto se añadió en los años 75-76 el retraso adicional por amenazas de bomba de terroristas, que obligaba a dejar depositada la mercancía al menos 24 horas antes de su expedición. Iberia tiene desde 1988 un avión carguero que enlaza Madrid-Palma diariamente.

- Creciente envío de mercancías perecederas por avión, por necesidades del turismo (pescado fresco, etc) especialmente en temporada veraniega.

No obstante muchos de estos envíos "urgentes" se realizan por vía marítima ya que con los modernos servicios de rolones el reparto es casi tan rápido como el que se realiza vía aeropuerto, donde hay que esperar el despacho de la mercancía, y efectuar un transbordo de mercancía hasta el almacén del transportista.

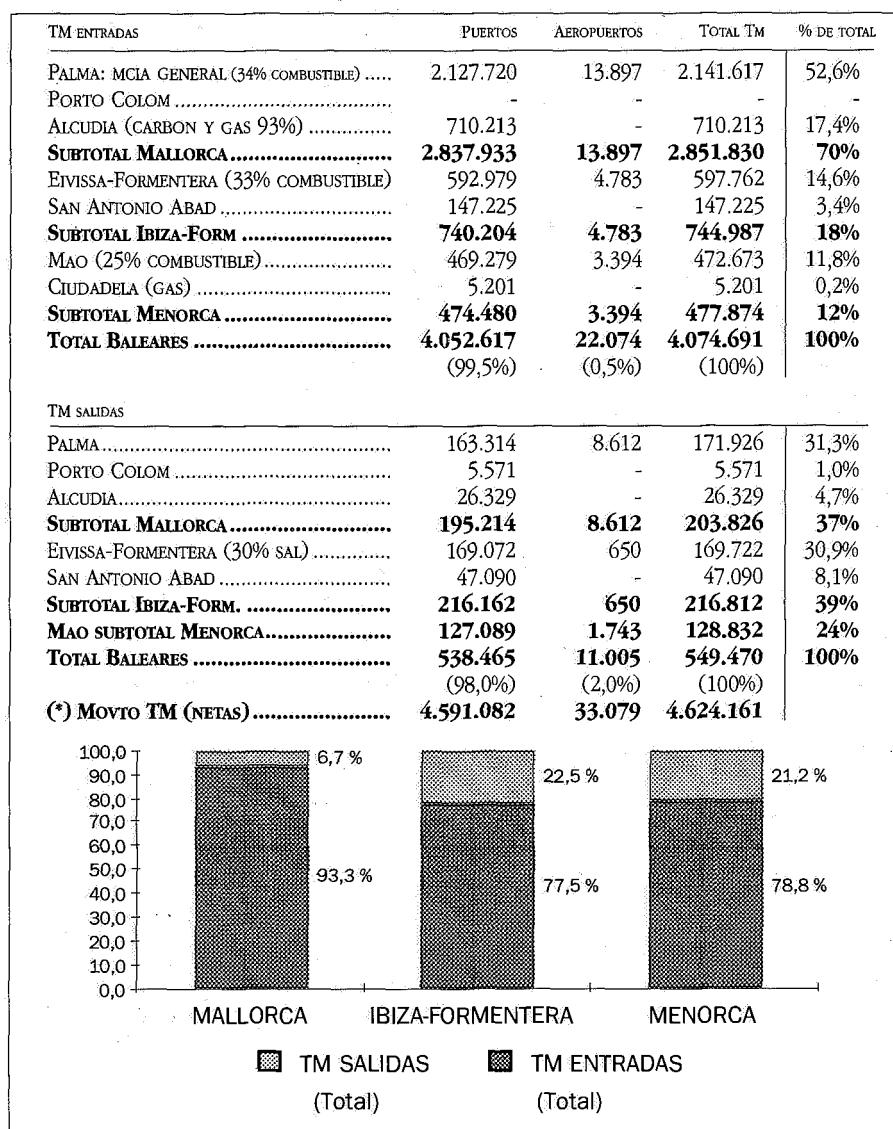
A diferencia del puerto de Palma, el aeropuerto de Palma ha permanecido más libre de conflictividad laboral, pero los retrasos por congestión de control aéreo fueron graves en 1988.

Como ejemplos de tarifas de estos servicios "urgentes" tenemos 3.400 Pts. para 10 Kilos a la Península, y 3.750 Pts para similar servicio (con compromiso de entrega antes de las 10 horas del día siguiente de la expedición).

3.6 BALANZA COMERCIAL EXTERIOR DE BALEARES

Para calibrar la importancia de la insularidad de Baleares, por motivo de los transportes, hay que medir los flujos de entrada y salida de las mercancías de cada una de las islas, tanto por vía marítima como aérea, de 1987:

FLUJOS DE ENTRADA Y SALIDA DE LAS MERCANCIAS DE CADA UNA DE LAS ISLAS



* En estos cuadros no se incluyen taras, contenedores y remolques vacíos, ni automóviles en tránsito. Tampoco la captura de pesca fresca ni el avituallamiento a buques, ni tráfico de bahía, y por ello el total no coincide con el de la pág.49.

Observamos que el déficit comercial en TM es de 3,5 millones de TM:

DÉFICIT COMERCIAL EN TM EN 1987

ISLAS	ENTRADAS	SALIDAS	DÉFICIT	TM 100%
MALLORCA.....	2.851.830	203.826	-2.648.004	75%
IBIZA-FORM.....	744.987	216.812	-528.175	15%
MENORCA.....	477.874	128.832	-349.042	10%
TOTAL BALEARES	4.074.691	549.470	-3.525.221	100%

La tasa de cobertura de las salidas sobre las entradas es de 13,5% solamente.

Veamos ahora la distribución de estas "importaciones" y "exportaciones" exteriores de Baleares, según sean en Península, en extranjero, o interinsular:

DISTRIBUCION DE IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE BALEARES

TM ENTRADAS	PUERTOS (100%)			AEROPUERTOS (100%)		
	CABOTAJE	EXTERIOR	ISLAS	PENINSULA	EXTERIOR	ISLAS
PALMA (CON COMBUSTIBLE).....	90,2%	8,5%	1,3%			
ALCUDIA(CON COMBUST.).....	29,9%	79,1%	-			
SUBTOTAL MALLORCA.....	75,0%	24,0%	1,0%	72,5%	19,7%	7,8%
EIVISSA-FORM.(CON COMBUST.)	77,7%	6,6%	15,7%			
SAN ANTONIO ABAD	100%	-	-			
SUBTOTAL IBIZA-FORM.....	82,1%	5,3%	12,6%	60,9%	1,4%	37,7%
MAO (CON COMBUST).....	88,6%	1,4%	10,0%			
CIUDADELA (GAS).....	100%	-	-			
SUBTOTAL MENORCA	85,6%	1,3%	13,1%	59,4%	-	40,6%
TOTAL BALEARES	77,3%	18,6%	4,1%	66,5%	13,7%	19,8%
TM SALIDAS						
PALMA	27,3%	23,2%	49,5%			
PORTO COLOM.....	100%	-	-			
ALCUDIA.....	37,6%	46,4%	16,0%			
SUBTOTAL MALLORCA	30,7%	25,7%	43,6%	48,2%	12,7%	39,1%
EIVISSA-FORM(CON SAL).....	58,0%	32,6%	9,4%			
SAN ANTONIO ABAD	100%	-	-			
SUBTOTAL IBIZA-FORM.....	66,7%	3,4%	9,9%	53,6%	9,2%	37,2%
MAO (SUBTOTAL MENORCA).....	81,7%	0,3%	18,0%	57,0%	0,7%	42,3%
TOTAL BALEARES	52,5%	18,9%	28,6%	49,4%	11,0%	39,6%

Fuentes: Comisión Administrativa Grupo Puertos de Baleares
Dirección General de Aduanas.
Dirección General de Aviación Civil
MOPU: Origen y destino de mercancías.

Observamos que en las entradas portuarias de mercancías (de las que el combustible representa el 42%) más del 77% el origen es la Península, mientras que de origen extranjero hay el 19% y de otra isla sólo el 4%, para el total Baleares.

Por islas estos porcentajes son más extremos en Ibiza y Menorca, pues dependen en más del 82% de la Península, en cambio baja el suministro del exterior a menos del 6%, y el interinsular aumenta hasta un 13%.

En las entradas aeroportuarias de mercancías, sigue el predominio de las procedentes de la Península, pero las interinsulares aumentan por encima de las procedentes del exterior, con el 66%, 20% y 14% respectivamente, para Baleares. No obstante hay que matizar el hecho de que muchas importaciones para Menorca e Ibiza, pasan por Palma para su despacho aduanero, y por mejor conexión aérea.

En la salidas de mercancías por puertos, en Baleares, el porcentaje con destino a la Península es del 53%, al exterior del 19% y a otras islas del 28%. Aquí vemos que a diferencia de las entradas, aumenta el porcentaje de tráfico interinsular, y también de exportación al extranjero, en detrimento de envíos a la Península.

Por islas hay diferencias notables, como el 44% de salidas de Mallorca a otras islas, y el 26% al extranjero. En Ibiza es sólo del 9% a otras islas pero es del 33% al extranjero (debido a las exportaciones de sal). En Menorca es del 18% a otras islas, y sólo del 0,3% al extranjero.

En las salidas de mercancías por aeropuertos, el promedio de Baleares es del 49% a la Península, 11% al extranjero y 40% a otras islas. En Menorca, al haber pocas salidas al extranjero y realizarse en parte vía aeropuerto de Palma, el porcentaje "islas" es del 42%.

Podemos reelaborar el cuadro anterior de la siguiente forma:

FLUJOS DE MERCANCIA POR PUERTOS Y AEROPUERTOS DE BALEARES

MILES TM 1987 AREAS Y %	ENTRADAS			SALIDAS		
	PUERTOS	AEROPUERTOS	PROMED.	PUERTOS	AEROPUERTOS	PROMED.
PENINSULA.....	77,3	66,5	76,4	52,5	49,4	51,0
ISLAS.....	4,1	19,8	6,3	28,6	39,6	30,4
INTERIOR.....	81,4	86,3	82,7	81,1	89,0	81,4
EXTRANJERO.....	18,6	13,7	17,3	18,9	11,0	18,6
TOTAL BALEARES	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Vemos que Baleares depende de los suministros de la Península en un 76,4% mientras que las salidas de mercancías a la misma área es de sólo 51,0%. Las islas se abastecen en un 6,3% de ellas, y destinan el 30% de las salidas a ellas mismas. Y con el extranjero la relación es de un 17,3%

de importación y un 18,6% de exportación sobre total entrado y salido respectivamente por puertos y aeropuertos.

Y por último resumimos estos cuadros de la siguiente forma:

MILES TM 1987(*) PUERTOS Y AEROPUERTOS	ENTRADAS			SALIDAS		
	INTER.	EXTJO.	TOTAL	INTER.	EXTJO.	TOTAL
MALLORCA (#).....	2.168,6	683,2	2.851,8	152,6	51,2	203,8
IBIZA-FORM.	728,2	16,8	745,0	166,8	50,0	216,8
MENORCA	437,1	4,8	477,9	127,9	0,9	128,8
TOTAL BALEARES	3.369,9	704,8	4.074,7	447,3	102,1	549,4
	(82,7%)	(17,3%)	(100%)	(81,4%)	(18,6%)	(100%)

El 82,7% de las entradas son nacionales y el 17,3% del extranjero.

El 81,4% de las salidas son nacionales y el 18,6% al extranjero.

La cobertura de las entradas nacionales con salidas similares es del 13,3% y la cobertura del comercio exterior es del 14,5%, promediando ambas el 13,5%.

Los datos elaborados a partir de los listados de la Dirección General de Aduanas para 1987 en Baleares, no registran la importación de carbón de Alcudia (para la central térmica de GESA) como tal ya que los barcos se despachan en Barcelona, y si figuran estas 600 mil TM en nuestra elaboración en la columna "extranjero". Aparte de esto las diferencias de TM entre Aduanas y datos de puertos y aeropuertos presentan una diferencia de cerca del 5%, de menos en puertos y aeropuertos que podemos despreciar, debido a taras.

Con los valores de Aduanas en Pts. (añadiendo el carbón de Alcudia valorado en 2.500 millones de Pts) y las Tablas Input Output de Baleares de 1983 valorando a precios de 1987 el flujo de mercancías interior (sin poder distinguir entre Península e interinsular) podemos elaborar la siguiente balanza comercial:

* Carga neta

el carbón entrado en Alcudia figura en tráfico extranjero aunque fue importado vía Barcelona.

BALANZA COMERCIAL 1987

ESTIMACION MILLONES PTS	ENTRADAS			SALIDAS			DÉFICIT
	INTERIOR	EXTRANJERO	TOTAL	INTERIOR	EXTJO.	TOTAL	
MALLORCA.....	292.398	24.130	316.528	28.298	13.525	41.823	-274.705
IBIZA-FORM.....	92.787	733	93.520	8.593	466	9.059	-84.461
MENORCA.....	54.242	395	54.637	14.442	966	15.408	-39.229
TOTALES	439.427	25.258	464.685	51.333	14.957	66.290	-398.395

DEFICIT POR ISLAS

- MALLORCA
- IBIZA-FORM
- ▨ MENORCA

La tasa de cobertura de entradas por las salidas es del 14,3% (en Tm era el 13,5%). En 1980 era del 27,1% en valor según "El Comercio en Baleares" (1983-Banca March- C.A.I.B.) y el descenso indica o refleja la realidad de una economía cada vez más "terciarizada" por la actividad turística, con menor producción agrícola e industrial "exportable".

Si dividimos las Ptas. 1987 por las TM 1987, de los dos cuadros anteriores, obtenemos los valores medios de las mercancías movidas en Baleares:

VALORES MEDIOS DE LAS MERCANCIAS MOVIDAS EN BALEARES

PTS/TM ESTIMADAS ISLAS	ENTRADAS			SALIDAS		
	INTERIOR	EXTRANJERO	TOTAL	INTERIOR	EXTRANJERO	TOTAL
MALLORCA	134.833	35.319	110.992	185.439	264.160	205.216
IBIZA-FORM (*)	127.420	43.630	125.530	51.517	9.320	41.785
MENORCA (#)	114.652	82.292	114.327	112.916	1.073.333	119.627
BALEARES(@)	130.398	35.837	114.041	114.762	146.494	120.658

* En las salidas de Ibiza-Form. la sal abarata el promedio en Pts/Tm al extjo.

En las salidas al extranjero de Menorca, la bisutería encarece el promedio Tm.

@ En Baleares, en cada isla, la entrada de prensa extranjera rebaja el promedio Tm.

Otra muestra de la gran "terciarización" de la economía balear es que comparando el valor de la TM entrada y la salida, no hay diferencia notable, ya que no hay reexpedición sino exportación in situ por actividad turística, con incorporación de valor añadido a servicios personales. En Mallorca, si existe esta diferencia a favor de la TM salida, aunque en realidad es menor ya que en las entradas el valor del combustible (el 46% de las TM entradas) rebaja el valor de la TM entrada. Separando el valor de entradas y salidas del extranjero, según sea por aeropuerto ó puerto tenemos:

VALOR MERCANCIAS ENTRADAS Y SALIDAS DEL/AL EXTRANJERO

EXTRANJERO PTS/TM ESTIMADAS	ENTRADAS			SALIDAS		
	PUERTO	AEROPUERTO	TOTAL	PUERTO	AEROPUERTO	TOTAL
MALLORCA	12.650	5.090.138	35.319	73.182	3.592.963	264.160
IBIZA-FOR.	29.951	805.333	43.630	3.211	1.560.000	9.320
MENORCA	82.292	-	82.292	10.889	4.778.500	1.073.333
BALEARES.....	13.583	4.688.437	35.837	6.166	3.133.914	146.494

Vemos las grandes diferencias de Pts/TM en avión y barco para origen y destino extranjero. En Menorca no hay entradas por aeropuerto por la falta de habilitación de Aduanas. En Menorca se da el mayor valor de exportación por aeropuerto debido a la industria bisutera y calzado. En Mallorca es también el calzado y los artículos de piel, lo que eleva el valor de la TM. En Ibiza la exportación es de preparados alimenticios y prendas de vestir. En Mallorca el gran valor de importación es debido a las pieles y cueros todo ello referido a aeropuertos. En cuanto a los puertos, en Mallorca hay dos partidas importantes que son los cereales y la madera; y rebajan el valor de la TM. importada. En la exportación el valor es superior a otras islas por la parte de calzado que viaja por esta vía. En Ibiza-Formentera, el valor de la TM entrada es superior al de la salida ya que entra madera y sale la sal. En Menorca, entra madera y también vehículos y embarcaciones por lo que el valor es el más alto relativamente, de las tres islas. Y en la salida por puerto destacan las manufacturas metálicas.

Según datos del Ministerio de Comercio en Baleares en 1987 el total de importaciones fue de 29.539 millones de Ptas. mientras que el registro de Aduanas, es de sólo 22.757. La diferencia estriba en las mercancías que con licencia de importación de empresas de Baleares entran en Baleares vía Península, y por tanto no se registran en las Aduanas de Baleares. Así el caso del carbón para GESA, ya mencionado, que elevaría la cifra de Aduanas a 25.258 millones (ver cuadro pag. 83 "Balanza Comercial"). En la exportación el desfase sería de 5.535 millones de Pts. de bienes exportados vía Península, sin registro aduanero en Baleares, entre los que destacan las perlas.

El déficit comercial de Baleares con el extranjero, cifrado en 7.801 millones Pts. según Aduanas (10.301 millones en nuestro cuadro, "Balanza

Comercial" pág. 83) o en 9.047 millones según Comercio, queda sobradamente compensado con los ingresos brutos por servicios del turismo, que fue de 314 mil millones de Pts. en 1987, resultando un superávit por balanza de bienes y servicios de Baleares de 306 mil millones de Pts. aproximadamente (sin tomar en cuenta rentas de inversión, y pagos por turismo). A nivel nacional el déficit de la balanza comercial fue de 1.585,7 mil millones Pts. que quedó también compensado con los ingresos brutos de servicios de turismo de 1.825,8 mil millones Pts., dando un superávit de 240,1 mil millones (sin tener en cuenta rentas de inversión y pagos por turismo).

La exportación comercial (según Comercio) con el extranjero de Baleares, incluido el turismo, con un total de 344 mil millones de Pts. equivale al 6% de los ingresos similares de España. Tomando sólo turismo la participación en ingresos brutos sería del 18,3%.

Las importaciones de Baleares (según Comercio) con 20.491 millones representan el 5% de las de España.

Baleares contribuye a mejorar la balanza de bienes y servicios de España, que es deficitaria de 321 mil millones de Pts, (sin incluir transferencias).

Resumiendo la balanza comercial con el extranjero, según Aduanas para 1987 tendríamos:

BALANZA COMERCIAL CON EL EXTRANJERO

MILLONES PTS	IMPORTACION	EXPORTACION	SALDO
POR PUERTOS (*)	7.754	3.987	-3.767
POR AEROPUERTOS	15.003	10.969	-4.034
TOTALES.....	22.757	14.956	-7.801

El detalle de las principales partidas de importación y exportación, tanto entradas y salidas por puertos como aeropuertos figura en los cuadros siguientes.

* no incluye imp.carbón Alcúdia.

1987 IMPORTACIONES DE BALEARES PRODUCTOS Y PAISES DE ORIGEN
(RANKING POR MILLONES Pts)

PRODUCTOS	IMPORTE	PAIS ORIGEN		ADUANA
1- AERONAVES (CLAS CHARTER)	10.792,7	USA (100%)	100%	AEROP. PALMA
2- MADERA (CONSTRUCCION)	1.834,7	SUECIA (25%) USA(50%)	90%	PUERTO PALMA.
		FINLANDIA (3%)	7,5%	PTO ALCUDIA
		COSTA MARFIL (5%)	2,5%	PTO IBIZA
3- PIELES (CURTIDAS EN SECO)	1.782,3	INDIA (37%) PAKISTAN(16%)	72%	AEROP. PALMA
		FRANCIA (9%) ITALIA(25%)	28%	PUERTO PALMA.
4- CEREALES (TRIGO, MAIZ, CEBADA)	1.201,8	FRANCIA (43%) R.U (45%)	100%	PUERTO PALMA.
		USA (9%) ARGENTINA (3%)		
5- PERIODICOS Y REVISTAS	755,0	R.U (47%) ALEMANIA (15%)	83%	AEROP. PALMA.
		HOLANDA (8%) SUECIA(4%)	17%	AEROP. IBIZA.
6- BUQUES Y EMBARCACIONES RECREO	655,7	URRS (38%) (HIDROJET)	88%	PUERTO PALMA
		FRANCIA (10%) ITALIA(5%)	4%	PUERTO IBIZA.
		R.U. (23%) ALEMANIA (6%)	8%	PUERTO MAHON
7- MAQUINARIA Y CALDERAS (PARA ENVASADO, FABRICACION) (CALZADO Y PREPARACION CUEROS)	583,8	ALEMANIA (21%) ITALIA(31%)	97%	PUERTO PALMA
		R.U. (7%) FRANCIA(4%)	3%	PUERTO IBIZA.
8- SOJA	536,0	50% USA 50% BRASIL	100%	PUERTO PALMA
9- VEHICULOS, AUTOMOVILES (Y SUS PIEZAS Y REMOLQUES)	377,2	ALEMANIA (48%)	11,1%	AEROP.: (100% PALMA)
		HOLANDA(9%)	80,9%	PUERTOS: (73% PALMA
		FRANCIA (4%) R.U (3%)	24%	IBIZA 3% MAHON.)
10- MATERIAL ELECTRONICO (MAQUINAS AFEITAR Y DEPILAR)	271,3	TAIWAN (10%) ISRAEL(23%)	12%	AEROP. IBIZA
		USA (12%) ALEMANIA(10%)	88%	AEROP. PALMA
11- MUEBLES Y ENSERES DOMESTICOS	232,1	R.U (35%) ALEMANIA (11%)	13%	AEROP. PALMA
		ITALIA(5%) FRANCIA (5%)	73%	PUERTO PALMA
		45% POR CAMBIO DE RESIDENCIA DE EXTRANJEROS A BALEARES	14%	PUERTO IBIZA
12- MATERIAL OPTICO Y FOTOGRAFIA	209,3	FRANCIA (11%) ITALIA(7%)	96%	AEROP. PALMA
		R.U (4%) USA(23%)	4%	PUERTO PALMA.
		ALEMANIA (3%)		
13- COMBUSTIBLE (*) 11% PROPANO Y 89% KEROSENO AVIACION	205,6	FRANCIA (95%)	14%	PUERTO ALCUDIA
			83%	PUERTO PALMA
			3%	PUERTO IBIZA
14- CEMENTO	202,7	TUNEZ (99%)	1%	PUERTO PALMA
			99%	PUERTO DE IBIZA
15- PAPEL (PRENSA)	171,8	SUECIA (58%) RUMANIA(20%)	94%	PUERTO PALMA
		FINLANDIA (16%)	6%	AEROP. PALMA.
16- RELOJES	151,1	SUIZA (68%)	100%	AEROP. PALMA
17- FUNDICION DE HIERRO Y ACERO	119,5	PORTUGAL (17%) ITALIA(10%)	78%	PUERTO PALMA
		USA (14%) NORUEGA(13%)	22%	AEROP. PALMA.
18- PRENDAS DE VESTIR	112,1	ITALIA(26%) FRANCIA(42%)	85%	AEROP. PALMA
		ALEMANIA (7%) R.U.(6%)	15%	AEROP. IBIZA.
19- COBRE	108,1	ALEMANIA (85%)	89%	PALMA
		FRANCIA (15%)	11%	AEROP. PALMA
20- PLASTICOS	91,2	ALEMANIA (24%) HOLANDA(21%)	11%	AEROP. IBIZA
		TAIWAN (12%) ITALIA(10%)	45%	AEROP. PALMA
			44%	PUERTO PALMA.
SUBTOTAL 20 PRIMEROS PRODUCTOS 20.394,0				
EQUIVALE A 90% DE TOTAL (22.757,3)				

* No incluye 2.500 millones Pts, de carbón importados por GESA, de Namibia, Australia, USA y Colombia.

**1987 EXPORTACIONES DE BALEARES POR PRODUCTOS Y PAISES DE DESTINO
(RANKING POR MILLONES PTS).**

PRODUCTO (*)	IMPORTE	PAIS DESTINO		ADUANA
1- CALZADO.	4.444,9	USA (69%) FRANCIA(17%) ALEMANIA (8%) SUIZA(4%)	5% 65% 30%	AEROP. MAHON AEROP. PALMA PUERTO PALMA
2- BILLETES DE MONEDA EXTRANJERA (REMESAS DE BANCAS POR CAMBIO DE TURISMO)	2.427,4	SUIZA (57%) DINAMARCA(43%)	100%	AEROP. PALMA
3- BISUTERIA	1.079,5	FRANCIA(59%) ALEMANIA(11%) R.U. (8%) BÉLGICA(7%) USA(7%) HOLANDA (6%) ITALIA(5%) SUIZA(3%)	43% 57%	AEROP. PALMA AEROP. MAHON
4- PRENDAS DE CUERO Y MARROQUINERÍA	941,2	FRANCIA(20%) ALEMANIA(17%) USA(19%) JAPON(6%) ITALIA(10%) NORUEGA(4%) R.U.(3%)	100%	AEROP. PALMA
5-ALIMENTOS PREPARADOS (CATERING AVIACION)	866,1	ALEMANIA(37%) R.U.(42%)	20% 80%	AEROP. IBIZA AEROP. PALMA
6- TABACO	723,7	90%TIENDAS "DUTY FREE" 10% VENTA A BORDO AVION	12% 88%	AEROP. IBIZA AEROP. PALMA
7- PATATA TEMPRANA Y ALCAPARRA EN SALMUERA	578,2	R.U.(92%) (PATATA) TUNEZ(4%) JAPON(4%) (ALCAPARRAS)	95% 5%	PUERTO ALCUDIA PUERTO PALMA
8- COMBUSTIBLE	520,7	BUQUES Y AVIONES EN ESCALA	15% 85%	PUERTO PALMA AEROP. PALMA
9- GARROFAS	355,9	ITALIA(50%) R.U. (30%) SUECIA(17%)	5% 95%	PUERTO IBIZA PUERTO PALMA
10- EMBARCACIONES	327,4	NUEVAS HÉBRIDAS(70%) GRECIA(22%)	6% 94%	PUERTO IBIZA PUERTO PALMA
11- PIELES PREPARADAS	306,9	"INDETERMINADAS"(76%)(REPTILES) ITALIA(9%) FRANCIA(5%)	100%	AEROP. PALMA
12- ALCAPARRAS CON VINAGRE O ACIDO ACÉTICO	290,2	VENEZUELA(84%) MÉXICO(7%)	100%	PUERTO PALMA
13- ARTICULOS PERFUMERIA (MAS VENTA A BORDO AVION Y TIENDAS "DUTY FREE".)	271,1	R.U.(7%) USA(6%) SUIZA(62%) ALEMANIA(10%)	100%	AEROP. PALMA
14- ALBARICOQUE SECO Y ALMENDRAS	196,3	ALMENDRAS(ITALIA56% SUECIA44%) ALBARICOQUE(NEW ZELAND 30% SUECIA 28% USA15% DINAMARCA 10%)	43% 57%	PUERTO ALCUDIA PUERTO PALMA
15-HUEVOS FRESCOS(A BARCOS MILITARES)	194,9	USA(97%)	100%	PUERTO PALMA
16- GOMA DE GARROFIN	192,6	USA(78%),R.U.(16%),CANADA(6%)	100%	PUERTO PALMA
17- MAQUINAS Y MANUFACTURAS METALICAS	119,7	MOTORES AVION A REPARAR EN R.U.(61%) GRIFERIA A USA(26%)	63% 37%	PUERTO PALMA AEROP. PALMA
18-SAL	117,8	ISLAS FEROE(58%) DINAMARCA(23%) R.U.(14%),ISLANDIA(5%)	100%	PUERTO IBIZA
19- PRENDAS DE VESTIR(TEJIDOS)	108,5	ALEMANIA(49%) SUIZA(20%) FRANCIA(4%)	29% 71%	AEROP. IBIZA AEROP. PALMA
20- PERLAS ARTIFICIALES	96,5	R.U.(34%) ITALIA(19%) USA(24%) BÉLGICA(4%)	100%	AEROP. PALMA
SUBTOTAL 20 PRIMEROS PRODUCTOS	14.159,5			
	EQUIVALE A 95%DEL TOTAL	(14.955,7)		

* No incluye la principal exportación de Baleares: Los servicios turísticos.

***4-LAS MANIFESTACIONES DEL COSTE
DE LA INSULARIDAD***

4.1 EL COSTE CUANTIFICABLE DEL TRANSPORTE

Hemos indicado anteriormente que el coste de la insularidad tiene un componente, muy importante pero tal vez no el principal, en el coste "extra" que supone para los residentes la recepción o envío de mercancías y sus viajes personales o de negocios a la Península, comparativamente al resto de residentes en el Estado español.

Un economista no puede resistir la tentación de aproximarse a un cálculo de estas magnitudes, aun a sabiendas de que no pueden ser fiables totalmente ya que se parte de macromagnitudes para descender deductivamente a cantidades concretas en Pts. por residente-año.

Los problemas son casi insalvables por la falta de base homogénea comparable a Baleares. No nos es válido comparar Baleares con Cataluña, por ejemplo, u otra región española, ni siquiera la insular de Canarias. Ello debido a lo que también ya hemos explicado de la diferente estructura económica de Baleares, singular dentro de España (comparable en esto con Canarias) y a los flujos de mercancías y personas que se originan de ella. No sólo hay que cuantificar los tráficos de medios de transporte, separándolos de otros apartados incluidos en "Transportes y Comunicaciones", que es la base de datos más asequible, sino que hay que discernir entre lo que es coste para personas y coste para mercancías dentro de estos medios de locomoción.

Por último estableceremos una comparación de los resultados así obtenidos con datos reales, promedio o tarifas aplicables a algunos trayectos concretos, para intentar casar la vía deductiva con la realidad por vía inductiva. También la encuesta contiene datos reales, aun cuando exista un margen de error, que nos ayudan a comprender el resultado.

En todo caso, existen unos costes de oportunidad, que no podemos cuantificar, ocasionados por el hecho de no tener "alternativas" en los medios de transporte en Baleares. Para mercancías prácticamente existe sólo el barco, y para personas el avión y barco, pero faltando la vía más usada por el resto de los españoles: el transporte por carretera y ferrocarril.

Antes de comenzar el análisis, debemos comentar que la elaboración de los datos se ha intentado presentarla en Ptas. de 1987, y no se explican todos los detalles de cálculo para no complicar la lectura. Las fuentes usadas han sido varias, destacando: "Renta Nacional de España" del Banco de Bilbao (1983-85), "Contabilidad Nacional de España" (1980-85) del INE, y

Memorias de compañías transportistas aéreas y marítimas, así como el "Informe Anual sobre los transportes, el turismo y las comunicaciones" (1986) del Ministerio del mismo nombre. En especial ha sido muy útil las Tablas Input-Output de Baleares de 1983, de la Universidad Balear.

Como punto de referencia comparativa entre Baleares y el conjunto de España, tenemos que el valor de la producción total medida en VAB de Baleares es un 2,6% de España, y que la población es sólo un 1,8%.

Tomamos el valor de producción "Transportes y Comunicaciones" de España, para 1985 (2.078 mil millones Pts) y el de Baleares para el mismo año (62,5 mil millones Pts) y obtenemos una participación de Baleares del 3%.

El epígrafe "Transportes y Comunicaciones" debe ser desglosado para ver su verdadera incidencia en el transporte de Baleares, aunque acabamos de ver que hay un diferencial de 0,4 puntos porcentuales de más VAB en Baleares que en España. Visto desde otra perspectiva, en Baleares el "transporte y comunicaciones" es el 8,7% del VAB total regional, y en España es el 7,5%.

DESGLOSE DE "TRANSPORTES Y COMUNICACIONES": (1983)

	BALEARES	ESPAÑA	
COMUNICACIONES.....	19%	14%	
ACTIVIDADES ANEXAS.....	23%	10%	
(ALMACENAMIENTO, INTERMEDIARIOS)			
(AGENCIAS VIAJES, EXPLOT. PUERTOS)			
(Y AEROPUERTOS, Y AUTOPISTAS, ETC)			
SUBTOTAL QUE QUEDA FUERA DE ESTE ESTUDIO	42%	24%	(*)
TRANSPORTE TERRESTRE	28%	60%	
TRANSPORTE MARITIMO Y AÉREO.....	30%	16%	
SUBTOTAL VALIDO PARA ESTE ESTUDIO.....	58%	76%	(#)
TOTAL.....	100%	100%	

* Observamos un coste de casi el doble en "el conjunto de comunicaciones y actividades anexas" en Baleares sobre España, que también entra dentro de los componentes del coste de insularidad es decir, más gasto en teléfono, etc. y más gasto en "intermediación".

Incluye sólo servicios facturados, es decir no entra el transporte particular en vehículo propio. Vemos aquí una mayor proporción para España que para Baleares (76% frente a 58%), debido al gran peso del transporte terrestre en España (60%) frente al reducido de Baleares (28%), a su vez éste debido a su estructura de espacio insular dividido en pequeñas islas. Y como consecuencia de esta condición de archipiélago, el transporte marítimo y aéreo es el doble que en España (30% frente a 16%) en términos relativos de valor de producción, no de VAB, analizado en este cuadro.

A) Análisis Teórico

El transporte terrestre en Baleares representa el 1,4% del de España de este tipo mientras que el transporte aéreo-marítimo es el 6,2% de España.

El sector transporte en Baleares (excluyendo actividades anexas como almacenes, garages, explotación de puertos y aeropuertos, agencias de viajes, etc) representa el 9,4% del PIB, mientras que en España está alrededor del 8,4%.

Baleares: valor producción transportes 1987: 75,0 mil millones Pts=9,4% PIB

España: valor producción transportes 1987: 3.054,8 mil millones Pts= 8,4% PIB.

Baleares tiene el 2,5% de la producción de transportes de España, de la que excluimos el tráfico de combustibles.

De los datos disponibles y tras su elaboración presentamos este cuadro:

VALOR PRODUCCION 1987 TRANSPORTE

ESTIMACION% TIPOS TRANSPORTE	BALEARES			ESPAÑA		
	PASAJ.	MCIAS.	TOTAL	PASAJ.	MCIAS.	TOTAL
TERRESTRE.....	38%	66%	44%	68%	89%	82%
MAR - AIRE.....	62%	34%	56%	32%	11%	18%
TOTAL.....	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TERRESTRE.....	24%	76%	100%	26%	74%	100%
MAR - AIRE.....	49%	51%	100%	57%	43%	100%
TOTAL.....	35%	65%	100%	31%	69%	100%

Vemos que la distribución del transporte terrestre entre pasajeros y mercancías es similar entre Baleares y España, pero en el mar - aire es superior el porcentaje de mercancías en Baleares frente a España.

Aquí podemos ver en el desglose por pasajeros, que el "mar-aire" en Baleares es el 62% del total mientras que en España es sólo el 32%. Y también en mercancías, el mar-aire es el 34% en Baleares mientras que en España es el 11% solamente.

Estos porcentajes provienen de los siguientes valores absolutos de producción de transportes equivalentes a facturaciones(sin combustibles):

VALOR PRODUCCION 1987

VALOR PRODUCCION 1987 MILLONES PTS.	BALEARES			ESPAÑA		
	PASAJ.	MCIAS.	TOTAL	PASAJ.	MCIAS.	TOTAL
MARITIMO	(*) 6.000	13.600	19.600	50.000	198.800	248.800
AÉREO	10.000	3.000	13.000	260.000	33.900	293.900
SUBTOTAL MAR-AIRE	16.000	16.600	32.600	310.000	232.700	542.700
TERRESTRE	10.000	32.400	42.400	643.200	1.868.900	2.512.100
TOTALES	26.000	49.000	75.000	953.200	2.101.600	3.054.800

Una vez descontado el 26% para Baleares y el 6% para España por uso turístico de no-residentes tenemos:

VALOR PRODUCCION (SIN NO-RESIDENTES)

VALOR PRODUCCION 1987 MILLONES PTS.	BALEARES			ESPAÑA		
	PASAJ.	MCIAS.	TOTAL	PASAJ.	MCIAS.	TOTAL
MARITIMO	4.440	10.064	14.504	47.000	187.492	234.492
AÉREO	7.400	2.220	9.620	244.400	32.000	276.400
SUBTOTAL MAR, AIRE	11.840	12.284	24.124	291.400	219.492	510.892
TERRESTRE	7.400	28.101	35.500	604.600	1.763.112	2.367.712
TOTALES	19.240	40.385	59.625	896.000	1.982.604	2.878.604

Dividiendo estas cantidades por 700.000 y 39 millones de habitantes respectivamente tenemos:

VALOR PRODUCCION 1987 Pts/HAB. RESIDENTES

VALOR PRODUCCION 1987 Pts/HAB.	BALEARES			ESPAÑA		
	PASAJ.	MCIAS.	TOTAL	PASAJ.	MCIAS.	TOTAL
MAR-AIRE.....	16.914	17.549	34.463	7.472	5.628	13.100
TERRESTRE	10.571	40.145	50.716	15.502	45.208	60.710
TOTALES	27.485	57.694	85.179	22.974	50.836	73.810

* Incluye 2.500 de facturación de vehículos (coches particulares con sus propietarios).

COMPARACION DE PTS/RESIDENTE * BALEARES/ESPAÑA

VALOR PRODUCCION TRANSPORTES	BALEARES (1)	ESPAÑA (2)	DIFFERENCIAL PTS.	(1)-(2) %	DISTRIBIR. EN %
PASAJEROS:					
- POR MAR Y AIRE.....	16.914	7.472	+9.442		
- POR TIERRA (&).....	10.571	15.502	- 4.931		
SUBTOTAL PASAJEROS...	27.485	22.974	+4.511	19,6	40%
MERCANCIAS:(#)					
- POR MAR Y AIRE	17.549	5.628	+11.921		
- POR TIERRA (&)	40.145	45.208	- 5.063		
SUBTOTAL MERCANCIAS	57.694	50.836	+6.858	13,5	60%
TOTAL (@).....	85.179	73.810	+11.369	15,4	100%

Tenemos pues un diferencial estimado en Ptas. 11.369 Persona/año, de más coste de transporte en Baleares que para el conjunto de España, con las reservas propias de manejar hipótesis que parten de la escasa información macroeconómica disponible. Ello supone un 15% más sobre el coste por persona/año de España. Este coste de insularidad por transporte, se reparte así: 40% para personas y 60% para mercancías, en su distribución. Y en su suma sería: personas 19,6% y las mercancías el 13,5%, con promedio del 15,4%.

El total en Ptas.año para personas sería de 3.158 millones Ptas y para mercancías de 4.800.

El promedio de Ptas. por residente y año, para 1987 nos da en Baleares 7.958 millones de Ptas, como coste global de la insularidad.

El economista Miquel Alenyar, en su estudio citado de 1982, después de realizar un meritorio trabajo de cálculo basado en TM x Km, para las mercancías (aplicaba el método demográfico para las personas), llegaba a un coste de insularidad de 5.588,1 millones de Ptas., o sea el 1,27% del PIB.

En nuestro estudio, los 7.958 millones sobre un PIB estimado en 1987 de 800 mil millones Ptas., representarían casi el 1% del PIB balear.

* residentes en España: 39 millones. En Baleares 700 mil.

Deducido el importe de combustibles realizado por empresas estatales, tanto en su importación como en su distribución.

@ Recordemos que se trata sólo de facturaciones de empresas de transportes.

& El hecho del menor coste por tierra en Baleares en relación al conjunto de España, aún después de la depuración anterior, se justifica por la dimensión/población de cada isla, y especialmente por las concentraciones urbanas como el caso de Palma dentro de Mallorca, con escasez de servicios públicos suplidos con vehículos propios, cuyo gasto y compra no se incluyen aquí.

Es posible que el coste de insularidad por transporte haya disminuido en los últimos años, medido en términos de PIB por dos razones: la primera por el crecimiento del PIB turístico, con gran valor añadido y proporcionalmente con menor contenido de mercancías-inputs, por el mayor peso del coste laboral o de mano de obra. La segunda, por una evolución tarifaria de las navieras operantes en Baleares, paralela al IPC, y al mayor uso de los descuentos de "residencia" por parte de los residentes en sus viajes personales.

Otra manera de analizar el coste de insularidad por transporte, es desde la perspectiva del valor de la mercancía movida. Para este análisis contamos sólo con datos de TM movida por mar y aire, pero no por tierra, sin embargo podemos llegar a aproximaciones interesantes en base a valor medio de TM movida, que resultaba del cuadro de la página 83, de 115.000 Pts.

Si son 3,3 millones las TM netas movidas por mar y aire en 1987, y el coste de transporte es de 16.600 millones Pts., el coste por TM sería de 5.030 Pts.. Este coste sobre el valor promedio de la TM nos da 4,4% de su valor.

Otra manera de enfocar el coste de insularidad por transportes, y siempre con las reservas propias de un estudio de investigación limitado por su complejidad y estimación de parte de los datos manejados, es el cálculo de su porcentaje sobre el coste de facturación. Es decir, de cada 100 Ptas. facturadas, cuántas son coste "extra" por insularidad por persona residente en Baleares (promedio por persona, no en el caso concreto de un viaje personal que analizaremos más adelante).

Partiendo de 7.958 millones de Pts. de coste de insularidad/año (1987) y según desglose ya visto, y facturaciones de personas y mercancías, tenemos:

- Ptas 3.158 millones para personas, sobre facturación de 19.240 millones (26.000 - 26% de turismo)= 16,4%

- Ptas 4.800 millones para mercancías sobre facturación de 40.385 millones (52.000 millones Pts - 26%)= 9,2%

- Ptas. 7.958 millones para total transporte sobre facturación de 59.625 millones Pts= 13,3%.

Tenemos pues que el 13% de la facturación de transportes en Baleares es "coste de insularidad".

B) Análisis Práctico

Para ilustrar con ejemplos la realidad económica del coste de insularidad por transporte, y dejando a un lado los promedios y porcentajes teóricos sobre un total de población residente, tomaremos distancias equivalentes en Kms. de recorridos en la Península y Baleares. Veremos diferenciales de coste de transporte distintos a los expuestos antes, especialmente para personas, ya que por una parte no existen las mismas frecuencias de viajes realizados por residentes en Baleares o en la Península, y por distintos Kilometrajes. En cuanto a los flujos de mercancías las estructuras económicas tan distintas de Baleares y España hacen la comparación más difícil.

Veamos un ejemplo para el transporte de personas:

**TARIFA PARA PERSONAS (CON DESCUENTO DE RESIDENCIA) Y
TRAYECTOS EQUIDISTANTES**

SOLO UN TRAYECTO	EN PENINSULA VALENCIA-ALICANTE	EN BALEARES PALMA-IBIZA
CON RENFE (2 CLASE)	PTAS.1.500	-
CON TRASMEDITERRANEA	-	PTAS. 3.070
(CAMAROTE DE 4 PERSONAS)		
CON AVIACO (TURISTA).....	-	PTAS.3.000
	VALENCIA-TARRAGONA	PALMA-BARCELONA
CON RENFE (2 CLASE)	PTAS. 2.500	-
CON TRASMEDITERRANEA	-	PTS. 5.265
(CAMAROTE DE 4 PERSONAS)		
CON IBERIA (TURISTA).....	-	PTS. 5.000

Observamos en todos los trayectos una diferencia del 100% entre el coste para los residentes en la Península y los de Baleares. En la página 95 veíamos que el promedio diferencial era del 19,6%.

Este caso sería el de "máximo" diferencial por insularidad ya que se refiere sólo al trayecto "costa" a "costa". En un trayecto Palma-Madrid, el diferencial se reduciría a 7,6% si se compara un Palma-Valencia en barco (5.475) más un Valencia-Madrid en tren (RENFE 2.900) con un vuelo IBERIA Palma-Madrid (9.010) que da una diferencia de 635 Pts de más en el trayecto aéreo.

Veamos ahora un ejemplo real en el transporte de mercancías:

Para el supuesto de un transporte marítimo de la Península a Baleares, para un contenedor de 20 pies y carga efectiva de 20 TM de mercancía "promedio", propiedad del consignatario, y distancia media de 250 Km, incluyendo "arrastres" desde el puerto de llegada de Baleares hasta el almacén de

la capital (por ejemplo Polígono Industrial en el caso de Palma, es decir sin distancia significativa en kms), y una distancia igual entre dos puntos de la Península española tenemos la siguiente comparación:

TRANSPORTE DE MERCANCIAS (MARITIMO)

COSTE PARA BALEARES	COSTE PARA PENINSULA	DIFERENCIAL
PTAS. 68.000 (*)	PTAS. 59.000 CAMION (#)	9.000 PTS.
(CON NAVIERA)	PTAS. 42.000 RENFE (@)	20.000 PTS.

Vemos que el diferencial en el caso de comparación barco-camión es el 15% de más para Baleares, y en el caso de barco-tren es del 60% aproximadamente. Veíamos antes (pág.95) que el promedio de coste de insularidad comparativo entre Baleares y España para mercancías ascendía a 13,5% para el conjunto de mar, aire y tierra. En cambio en el transporte de "rolones" sin manipulación portuaria no existen "arrastres" siendo escaso el diferencial. El promedio de los ejemplos arriba expuestos sería superior al 13,5%, pero dado que el transporte terrestre de Baleares absorbe parte del coste de insularidad, es por lo que el promedio teórico no supera el 15%.

Esta situación en el transporte marítimo, en la que no existe un significativo coste de insularidad por fletes sino por cambio modal (mar-tierra, por arrastres) no ha sido siempre tan favorable para Baleares. La razón es que en los últimos años se ha modernizado la flota de las navieras, y se ha incrementado el uso del contenedor, del rolón, y se han aprovechado las economías de escala derivadas del creciente tráfico de mercancías vía marítima, consecuente a su vez con el desarrollo económico de Baleares, en especial el turismo y la construcción.

Para ilustrar mejor las distancias de Baleares con la Península, y recorridos equivalentes en ella, si examinamos un mapa vemos que un recorrido teórico Palma-Ibiza, es casi igual a un Palma-Mahón, y a un Valencia-Alicante (unos 130 Km) Por otra parte, un Palma-Barcelona es similar a un Valencia-Tarragona, o a un Madrid-Burgos, con unos 200 Kms. aproximadamente (la distancia sobre mapa que no es el recorrido real).

No establecemos una comparación de transporte aéreo de mercancías, ya que el coste de insularidad no existe por su comparación con trayectos

* Se compone de 52.000 de tarifa naviera más 8.000 arrastres de puerto a almacén misma ciudad.

Tarifas mínimas según Orden Ministerial de 27.2.88 (Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones), para trayectos de más de 200 Km. y peso de al menos 20 TM. Se compone de Pts. 33.000 de trayecto cargado más 26.000 de trayecto "vacío" de regreso, sobre el que se aplica una deducción del 80%. Sin embargo es frecuente el regreso con mercancía de otro consignatario, por lo que el ejemplo corresponde al caso de menor diferencial entre ambos sistemas de transporte en Baleares y Península.

@ Este importe incluye también los arrastres de estación a almacén de destino.

de la Península, sino por el hecho de no tener otra alternativa para envíos rápidos/urgente. Dado que las tarifas son recíprocas en sentido inverso, y sin especial coste para la insularidad, sino en relación a la distancia volada, no influyen en el coste para Baleares: la excepción sería el trayecto Ibiza-Mahón, cuya tarifa es desproporcionada a distancia similar (Valencia-Madrid) por realizarse escala en Palma.

En todo caso veamos las tarifas vigentes en 1988 para IBERIA Cargo:

PALMA DE MALLORCA					
	45Kgs. Pts/Kg.	45-100 Kgs. Pts/Kg.	+100 Kgs. Pts/Kg.	CARGO MINIMO Pts.	CODIGO.
ALICANTE.....	42	37	32	1.295	ALC
ALMERIA	90	78	68	1.350	LEI
ARRECIFE	175	155	141	2.625	ACE
BARCELONA.....	33	29	26	1.295	BCN
BILBAO.....	67	58	51	1.295	BIO
FUERTEVENTURA.....	175	155	141	2.625	FUE
GRANADA	71	62	54	1.295	GRX
HIERRO	182	154	142	2.730	VDE
EIVISSA.....	34	30	26	1.295	IBZ
JEREZ DE LA F.	81	69	62	1.295	XRY
LA CORUÑA	111	94	83	1.665	LCG
LAS PALMAS	144	122	113	2.160	LPA
MADRID.....	58	49	43	1.295	MAD
MAO	34	30	26	1.295	MAH
MALAGA	71	62	54	1.295	AGP
MELILLA.....	114	99	86	1.710	MLN
MURCIA	81	70	61	1.295	MJV
OVIEDO.....	100	87	77	1.500	OVD
PAMPLONA	75	66	58	1.295	PNA
S. SEBASTIAN	84	72	65	1.295	EAS
STA. C. PALMA	174	148	136	2.610	SPC
SANTANDER.....	86	74	66	1.295	SDR
SANTIAGO.....	94	80	70	1.410	SCO
SEVILLA.....	81	69	62	1.295	SVO
TENERIFE	144	122	113	2.160	TCI
VALENCIA.....	39	33	29	1.295	VLC
VALLADOLID	72	61	54	1.295	VLL
VIGO.....	106	91	82	1.590	VGO
VITORIA.....	67	58	51	1.295	VIT
ZARAGOZA.....	73	63	56	1.295	ZAZ

* Efectividad: 1 de octubre de 1988

MAO					
	45Kgs. Pts/Kg.	45-100 Kgs. Pts/Kg.	+100 Kgs. Pts/Kg.	CARGO MINIMO Pts.	CODIGO.
ALICANTE.....	76	67	58	1.295	ALC
ALMERIA	90	78	68	1.350	LEI
ARRECIFE	196	177	162	2.940	ACE
BARCELONA.....	33	29	26	1.295	BCN
BILBAO.....	84	72	65	1.295	BIO
FUERTEVENTURA	196	177	162	2.940	FUE
GRANADA	90	78	68	1.350	GRX
HIERRO	215	183	168	3.225	VDE
EIVISSA.....	68	60	52	1.295	IBZ
JEREZ DE LA F.	102	89	78	1.530	XRY
LA CORUÑA	124	107	94	1.860	LCG
LAS PALMAS	177	151	139	2.655	LPA
MADRID.....	71	62	54	1.295	MAD
MAHON	*	*	*	*	MAH
MALAGA	99	85	75	1.485	AGP
MELILLA.....	142	122	107	2.130	MLN
MURCIA	81	70	61	1.295	MJV
OVIEDO.....	100	87	77	1.500	OVD
P. MALLORCA.....	34	30	26	1.295	PMI
PAMPLONA	75	66	58	1.295	PNA
S. SEBASTIAN	84	72	65	1.295	EAS
STA. C. PALMA	207	177	162	3.105	SPC
SANTANDER.....	86	74	66	1.295	SDR
SANTIAGO.....	106	91	82	1.590	SCO
SEVILLA.....	102	88	78	1.530	SVO
TENERIFE	177	151	139	2.655	TCI
VALENCIA.....	50	43	38	1.295	VLC
VALLADOLID	85	74	65	1.295	VLL
VIGO.....	106	91	82	1.590	VGO
VITORIA.....	84	72	65	1.295	VIT
ZARAGOZA.....	73	63	56	1.295	ZAZ

* Efectividad: 1 de octubre de 1988

EIVISSA					
	45Kgs. Pts/Kg.	45-100 Kgs. Pts/Kg.	+100 Kgs. Pts/Kg.	CARGO MINIMO Pts.	CODIGO.
ALICANTE.....	26	23	19	1.295	ALC
ALMERIA	99	86	74	1.485	LEI
ARRECIFE	179	158	143	2.685	ACE
BARCELONA.....	42	37	32	1.295	BCN
BILBAO.....	82	70	61	1.295	BIO
FUERTEVENTURA	179	158	143	2.685	FUE
GRANADA	78	67	60	1.295	GRX
HIERRO	197	171	162	2.955	VDE
IBIZA.....	*	*	*	*	IBZ
JEREZ DE LA F.....	85	73	65	1.295	XRY
LA CORUÑA	107	92	81	1.605	LCG
LAS PALMAS	159	139	132	2.385	LPA
MADRID.....	54	47	41	1.295	MAD
MAO.....	68	60	52	1.295	MAH
MALAGA	75	65	56	1.295	AGP
MELILLA.....	118	102	88	1.770	MLN
MURCIA	90	78	67	1.350	MJV
OVEDO.....	102	88	76	1.530	OVD
P. MALLORCA.....	34	30	26	1.295	PMI
PAMPLONA	84	74	64	1.295	PNA
S. SEBASTIAN	93	80	71	1.395	EAS
STA. C. PALMA	189	165	149	2.835	SPC
SANTANDER.....	95	82	72	1.425	SDR
SANTIAGO.....	107	92	81	1.605	SCO
SEVILLA.....	79	68	59	1.295	SVO
TENERIFE	159	139	132	2.385	TCI
VALENCIA.....	29	25	23	1.295	VLC
VALLADOLID.....	68	59	52	1.295	VLL
VIGO.....	107	92	81	1.605	VGO
VITORIA.....	82	70	61	1.295	VIT
ZARAGOZA.....	82	71	62	1.295	ZAZ

* Efectividad: 1 de octubre de 1988

Queremos indicar la dificultad de dar un resultado definitivo, pero queda evidente la presencia de un coste de insularidad motivado por el cambio modal (pasar de un sistema de transporte a otro a fin de llegar a Baleares) que sufren las mercancías, más los gastos que acompañan la manipulación de las mismas, y los propios costes internos de las navieras, que no tienen que ser los mismos que RENFE por ejemplo (y además no están subvencionadas por el Estado). En definitiva, al margen de la política de precios que aplican las navieras agrupadas en BALCON, que es seguida también por las que no están en la "confederación", hay un mayor coste para los residentes en Baleares por el sólo hecho de la insularidad.

Recientemente se ha acordado un aumento de tarifas BALCON para 1989 del 5,54%, que ha sido aceptada por el Consejo Español de Usuarios del Transporte Marítimo. Las navieras aducen aumento de costes, al margen del originado por la huelga de estibadores que parece en vías de solución. Los usuarios hubieran deseado un aumento consensuado, con la Cámara de Comercio como árbitro, lo que ya ocurrió en ocasiones anteriores. Sin restar importancia al factor "tarifas" en el estudio del coste del transporte, hay otros más significativos como el servicio, fluidez, horarios, que son buenos actualmente, y las tarifas portuarias, que siendo "legales" no contemplan la situación insular balear. Así otro factor distorsionante del coste de la insularidad por transporte de mercancías lo encontramos en la G-3 (tarifa de los puertos para embarque y desembarque) que en el puerto de Palma en 1987 sumó 459 millones de Pts., y que fue aumentada en un 12,5% entre 1986 y 1987. El conjunto de G-1 (entrada y salida de barcos), G-2 (atraque) y G-3, sumaron 563,4 millones de Pts. en 1987, un 19% más que en 1986.

A su vez el puerto de Palma, justifica el aumento de tarifas en su necesidad de autofinanciación, según la política económica del Gobierno, y explica que las tarifas G-1, G-2 y G-3 representan sólo el 4% aproximadamente de los gastos de gestión portuaria en cabotaje. El reparto sería el siguiente:

CONCEPTOS:% (ESTIMACION) (*)	REPARTO TEORICO DE COSTE DE FLETE EN RÉGIMEN COMBINADO ENTRE EL PUERTO DE PALMA Y EL DE BARCELONA (ORIGEN-DESTINO)	
1- GASTOS "BALTIME"	58%	(COSTE NAVIERAS, G-1 Y G-2)
2- OPERACIONES PORTUARIAS	33%	(G-3, TRASLADOS, ESTIBA-DESESTIBA)
3- GASTOS GENERALES	9%	(ADMINISTRATIVOS)
TOTAL	100%	

Vemos la importancia del punto 2- que comprende la G-3 y el coste de los trabajos que realiza la actual Sociedad de Estiba y Desestiba de Baleares (antes OTP). El desglose de ambos conceptos es de 30% para G-3 y 70% para el trabajo de traslado, estiba y desestiba. Vemos pues la importancia del componente del "coste de mano de obra portuaria", que unido a los problemas laborales suscitados por el cambio de la OTP (Organización de Trabajos Portuarios) a la actual sociedad mixta (51% la Administración del

Estado y 49% navieras), se convierte en el caballo de batalla de la racionalización de la gestión de costes portuarios.

El total coste imputable a las Juntas de Puertos no excede del 10% y por otra parte el coste imputable a la manipulación de la Sociedad de Estiba y Desestiba es de 23%, y añadiendo el de la naviera de 67% (suma de puntos 1 y 3) totaliza el 100% del coste del transporte vía marítima.

Vemos que las actividades portuarias, a diferencia de los arrastres por tierra, requieren excesivos trámites y costes burocráticos, y un desproporcionado coste de mano de obra portuaria. Ello unido a la inexistencia de alternativas de transporte masivo (ya que el aéreo es limitado y caro) y a la concentración de servicios marítimos en una confederación (BALCON) sin competencia de tarifas, representa una limitación potencial del mercado de transportes si bien hasta ahora sus efectos han sido beneficiosos por la estabilidad y eficacia del servicio.

No cabe duda de que este es un tema controvertido en todos los tratados de teoría económica. En la práctica y durante la realización de este estudio he podido objetivamente constatar la favorable disposición de muchos usuarios ante la gestión de BALCON con las lógicas reservas o quejas del nivel de tarifa.

La repercusión de las tarifas BALCON 87 sobre los productos transportados más significativos desde Barcelona a Palma, la exponemos aquí, tal como nos ha sido facilitada por las mismas navieras:

**LA REPERCUSION DE LAS TARIFAS BALCON 87 SOBRE LOS PRODUCTOS
TRANSPORTADOS**

PRODUCTOS ALIMENTICIOS

CARNE Y PESCADO	6,60 Pts/Kg.
FRUTA	5,50 Pts/Kg.
CONSERVAS.....	3,30 Pts/Kg.
CAFÉ	3,30 Pts/Kg.
PATATA	2,86 Pts/Kg.
VINO.....	2,59 Pts/L
ALUBIA	3,30 Pts/Kg.
ARROZ.....	3,30 Pts/Kg.
AZUCAR.....	3,30 Pts/Kg.
HARINA	3,35 Pts/Kg.
CERVEZA	4,64 Pts/L.
PIENSO	3,35 Pts/Kg.
REFRESCOS	4,14 Pts/Kg.

PRODUCTOS DE LIMPIEZA Y DETERGENTES

DETERGENTE	3,66 Pts/Kg.
PAPEL HIGIÉNICO	0,45 Pts/ROLLO
PERFUMERIA	4,12 Pts/ Kg.
LEJIA	4,40 Pts/L.

MATERIALES DE CONSTRUCCION Y ASIMILADOS

ATOBAS, AZULEJOS, TERRAZO Y SIM.	3,35 Pts/ Kg.
CEMENTO.....	3,02 Pts/Kg.
HIERRO.....	3,66 Pts/Kg.
MADERA	4,71 Pts/Kg.
YESOS Y ESCAYOLA	3,35 Pts/Kg.
FIBROCEMENTOS (PLACAS Y TUBOS).....	3,66 Pts/Kg.

PRODUCTOS INDUSTRIALES VARIOS

PINTURA	3,71 Pts/Kg.
PIELES CURTIDAS.....	4,12 Pts/Kg.
MAQUINARIA, PIEZAS RECAMBIO	3,71 Pts/Kg.
PRODUCTOS QUIMICOS	3,71 Pts/Kg.

PRODUCTOS VARIOS

FURGONETAS NUEVAS	6.630 Pts/UNIDAD
TELEVISORES.....	618 Pts/UNIDAD
MUEBLES (UN TRESILLO).....	4.948 Pts/ UNIDAD
SILLAS.....	445 Pts/UNIDAD.

Los tipos de envío marítimo de mercancías son básicamente dos: grupaje y combinado. Mercancía de grupaje es la transportada en pequeñas cargas, paquetería o cuando el buque tiene medios de carga convencionales.

Mercancía de transporte combinado es la que se contrata su transporte en contenedor, plataforma o camión, propio o del armador, y se establece una tarifa independiente de la carga, es decir se basa en el volumen, y las unidades básicas simultáneas son: Contenedor de 20' (1 TEU), metro lineal de plataforma o camión.

También pueden usarse las TM si el factor de estiba es inferior a 1,7, es decir cuando la relación M3/TM es inferior a 1,7. Si el factor es igual o superior a 1,7 se aplica el precio por M3.

De ahí la dificultad mencionada antes de trabajar en este estudio sólo en valor de referencia de TM, dado el creciente uso del transporte combinado entre Baleares y la Península. Así al hablar de 20 TM en los ejemplos comparativos entre transporte terrestre en la Península y marítimo entre Baleares-Península, tuvimos que efectuar una conversión de 20 TM a contenedor de 20 (pies), lo que no significa que era la carga máxima de un contenedor de tal capacidad, y además existen distintos tipos de mercancías con sus pesos específicos. Las conversiones serían estas:

CONTENEDOR	PLATAFORMA	CARGA MAXIMA EFECTIVA(PROMEDIO)
20'ISO	6 ML.	20 TM
30'ISO	9 ML.	22 TM.
40'ISO	12 ML.	24 TM.

Teniendo en cuenta los tráficos de los puertos de Palma, Eivissa y Maó, en régimen de transporte combinado, con relación a Barcelona y Valencia, y según tarifas media en Pts/TM/KM, resultaba en 1980 lo siguiente:

TRAFICOS DESDE PENINSULA A BALEARES (COSTE MEDIO)	A PALMA (BASE)	A IBIZA	A MAHON
DESDE BARCELONA	100	83,9	122,2
DESDE VALENCIA	100	140,7	72,8

Se observa un mayor coste del tráfico de Barcelona a Maó, por una parte, y del de Valencia a Eivissa, con abaratamientos simétricos desde Barcelona a Eivissa y desde Valencia a Maó.

Dada la variedad de mercancías y al carácter teórico de estos promedios no debe tomarse este resultado más que como referencia complementaria al análisis que estamos realizando.

4.2. EL COSTE NO CUANTIFICABLE DEL TRANSPORTE:

Sin duda este es el factor o componente del coste de la insularidad que más a menudo se sobrevalora, por parte de algunos sectores residentes en las islas, al analizar, el "coste" de la insularidad.

Comenzaremos el análisis de este componente, al que algunos quisieran atribuir todo el peso de la problemática creada por la insularidad, aclarando un concepto tan simple como esencial: es el transporte el que se origina por razón de una insularidad, y no es el coste de insularidad sólo un coste de transporte.

El transporte a través del mar desde la Península y viceversa no es, dadas las distancias que separan Baleares de la costa levantina y catalana, un elemento de coste distorsionador de la economía balear, tomado sólo su valor de flete marítimo (nos referiremos al transporte aéreo como casuística diferenciada). Lo que sí resulta distorsionador para muchas actividades productivas es toda la manipulación y gastos adicionales al transporte marítimo. Es decir, el conjunto de tasas, gastos, comisiones y sueldos de personas y entidades (Puertos) que intervienen en un transporte que se trunca en un punto del continente para sufrir un cambio modal de transporte, en este caso pasar de terrestre a marítimo y de nuevo terrestre hasta el almacén del comprador balear, suponiendo el caso más frecuente de flujo Península-Baleares.

Hemos tratado antes de cuantificar el coste del transporte Baleares-exterior (Península y otras islas) y ahora debemos intentar cualificar los costes de oportunidad que ocasiona el hecho de la interrupción modal de transporte. No existe una fórmula o medida homologable para comparar el coste del transporte exterior de Baleares con otra región o comunidad autónoma española. La facilidad de comunicaciones terrestres entre dos puntos de la Península, con distancia similar a la de Baleares-Costa peninsular, la diferencia de nivel sobre el mar, la gravitación mercadológica con respecto a una zona exterior determinada, y el nivel de actividad económica de ambos puntos de origen y destino, pueden ser tan variados, complejos y al mismo tiempo tan distintos de los condicionantes válidos para Baleares, que no exista medio de comparar el coste de sus transportes exteriores.

Para tener una "visión" de las distancias que estamos tratando al estudiar los transportes de Baleares (excluyendo los interiores de cada isla), hemos elaborado sobre un mapa de España y parte de países ribereños mediterráneos unos módulos de distancias que ayudan a su comprensión.

Así tenemos que, aproximadamente, en línea recta entre Barcelona y Palma hay unos 200 Kms., la misma distancia entre Tarragona y Valencia, y algo menor que Madrid-Burgos (siempre en distancias "rectas" no por carretera/tren).

La distancia Palma-Valencia (puerto) es superior a Palma-Barcelona, pues son unos 260 Kms. en línea recta, en cambio la de Eivissa-Valencia es de sólo 160 Kms, y aún más cerca la línea entre San Antonio Abad (Ibiza) y Denia (Alicante) con 100 Kms.

Por otra parte la distancia entre las capitales de las islas, Palma-Mahón y Palma-Eivissa son casi iguales con 130 Kms. cada una. Por ello la distancia Eivissa-Mahón es similar a la Eivissa-Barcelona (260 Kms).

La distancia Mahón-Barcelona es de unos 250 Kms., algo superior a la de Barcelona-Palma. Vemos pues que en cualquier caso no hay distancias superiores a 300 Kms. en las rutas de transporte de Baleares con el exterior, a excepción de una hipotética línea Mahón-Valencia que sería de unos 400 Kms., pero que no responde a la realidad que, como ya hemos comentado en otro capítulo, pone a Menorca bajo la gravitación de Barcelona, así como Ibiza bajo la de Valencia.

En la Península la distancia Palma-Barcelona correspondería con la lineal entre Valencia-Tarragona, y en otro lado del Mediterráneo sería la misma distancia entre Niza y Bastia (Córcega).

Con toda intención no hemos mencionado "millas náuticas" para ilustrar estas distancias porque es más asequible el pensar en kilómetros, a efectos comparativos, y todo el mundo sabe que la distancia más larga dentro de la isla de Mallorca tomada en su máxima diagonal en línea recta es de unos 120 Kms.

Precisamente desde esta perspectiva es cuando es más evidente la inconveniencia de la insularidad frente a una comunicación fluida con otras regiones españolas y de la CEE. Vivimos en pleno auge del transporte por autovías o autopistas, especialmente más al norte de los Pirineos. Y se está planificando la renovación de nuestra RENFE al mismo tiempo que queremos ponernos al día en la tecnología de los trenes de alta velocidad que potencian los gobiernos de la CEE. Sin embargo no se destacan novedades en inversiones de puertos y buques, como si este sector de transporte fuera "residual", y no sólo por parte española sino por la misma CEE. La discriminación que ello supone para las islas de la CEE, como es el caso de Baleares debe ser motivo de preocupación cara a un futuro de plena integración en un área geográfica continental (con el Reino Unido incluido al estar dentro de unos años enlazado por medio del túnel del Canal de la Mancha).

Tal vez el complejo proyecto de unión del Reino Unido (Dover) con Francia (Calais) mediante un túnel de unos 50 Kms. es un ejemplo del coste de la

insularidad del Reino Unido frente al continente comunitario. A pesar de la escasa distancia de costa a costa y a pesar del buen servicio, con competencia de precios, entre las empresas transportistas por mar o sobre el mar (hidrofoils), los promotores del túnel para tren y autos, creen que su rentabilidad estará asegurada cuando entre en funcionamiento. Y es que el coste de la insularidad vía componente "transporte" comporta elementos no cuantificables económicamente de manera explícita como son la duración, la continuidad y la frecuencia.

Al margen de tarifas más o menos competitivas, y de las ventajas o inconvenientes del actual "pool" de navieras en Baleares (BALCON), existe un "coste invisible" pero real de insularidad por el sólo hecho de:

- No existir una continuidad en el tráfico, sino unos horarios determinados que pueden ser válidos para los transportes de mercancías pero no para el de personas.

- No existir una frecuencia adecuada a las necesidades, especialmente en transporte de personas interislas.

- No existir una seguridad de cumplimiento de servicio, por razones atmosféricas o meteorológicas, al ser el avión y el barco más sensibles a ellas que el transporte por ferrocarril o carretera.

- No tener la misma duración en comparación con el transporte por tierra, en especial para personas incluso en el caso del uso del avión para distancias cortas como Palma-Barcelona por ejemplo (otro caso distinto sería la comparación de un vuelo Palma-Madrid, o de un recorrido terrestre de igual distancia, unos 600 Kms, precisamente igual a Palma-Niza). Sumando la duración del vuelo 30 minutos a la de "presentación en aeropuerto" antes del vuelo, y a la distancia desde el centro de la capital de Mallorca, y el tiempo de "espera de retirada de equipaje" en Barcelona, no se baja de 2 horas, lo que equivaldría a un viaje en automóvil privado a una velocidad media de 100 Kms/hora.

- No tener la certeza de plaza libre (personas) o espacio suficiente (contenedor) en los viajes por aire y mar (en el transporte marítimo la facilidad de encontrar pasajes normalmente se contrarresta con la falta de disponibilidad de espacio para automóviles en fechas punta de vacaciones).

- No tener alternativas de transporte cuando existen conflictos laborales en el puerto (para mercancías) o en el aeropuerto (personas) como ha sido ya experimentado por Baleares en los últimos dos años. Aún en el peor de los casos de una huelga general de transportes en España, los residentes insulares carecen de la posibilidad de viajar con sus propios automóviles fuera de su región, e incluso de una isla a otra.

Pero no se trata de sacar a relucir sólo las limitaciones que un sistema de transporte sobre un archipiélago pueda tener en comparación con otro continental, pues la misma esencia insular lo presupone. Baleares necesitaba de un transporte adecuado y moderno para su desarrollo en etapa de desarrollo económico español iniciado después de la Guerra Civil. Por mar no lo obtuvo hasta los años 80 y todavía demasiado "costoso" como para potenciar cualquier industria que requiera inputs voluminosos o pesados para un valor añadido escaso. Por ello las industrias de Baleares promedian un VAB sobre valor de la producción que era el 39,4% en 1985 (Banco Bilbao, Renta Nacional de España) mientras que para el conjunto de la industria nacional era sólo el 33,4%. De entre todas las provincias españolas Baleares tenía el VAB más elevado (excepto el de Guadalajara todavía superior con 40,1%). La industria de Baleares para sobrevivir y digerir el coste del transporte ha evolucionado hacia sistemas semiartesanales (bisutería, muebles y calzado-piel) gracias a su elevado VAB, según datos sectoriales de 1985:

PORCENTAJES DE VAB SEGUN SECTORES INDUSTRIALES

SECTOR INDUSTRIAL	VAB BALEARES	VAB ESPAÑA	DIFERENCIA A FAVOR BALEARES
MINERALES Y METALES	34,2%	26,0%	+8,2
MINERALES Y PRODTOS.NO METALICOS	41,9%	42,5%	-0,6
PRODUCTOS QUIMICOS	24,7%	26,4%	-1,7
PROD.METALICOS Y MAQUINARIA.....	47,0%	41,8%	+5,2
MATERIAL DE TRANSPORTE	35,6%	27,5%	+8,1
ALIMENTICIO.....	26,7%	25,6%	+1,1
TEXTIL,PIEL Y CALZADO(X).....	33,0%	39,6%	1,6
MADERA, MUEBLES MADERA.....	49,8%	42,4%	+7,4
CAUCHO Y PLASTICOS.....	39,2%	39,3%	-0,1
CONSTRUCCION E INGENIERIA	51,2%	48,4%	+2,8

Este esquema productivo presenta problemas conyunturales en sus sectores de alto valor añadido por la competencia extranjera (bisutería y calzado) y estructurales en su tipo de producto (muebles de madera). En ambos casos no pueden ser achacados a problemas de transporte, si bien tampoco les facilita su situación el hecho insular, al ser gran parte de su producción "exportada" fuera de Baleares.

La vocación turística de Baleares, originada en Mallorca en 1905, se desarrolla sólo cuando aparece el avión como medio popular de transporte y a tarifas económicas (vuelos charter). Es sobretodo en 1960, cuando se

* No figura con VAB superior al nacional, el sector de calzado y piel, al no existir subsector textil en Baleares, que en España es muy importante y con mayor VAB que la piel y el calzado.

comienza a volar con aviones "a reacción", el inicio del "boom" turístico. Esta posibilidad de volar "barato" estaba entonces (y hoy todavía relativamente) vedada a los residentes en la Península, y ello unido a otros factores como el clima y el diferencial de precios, motivó el que Baleares se convirtiera en un "feudo europeo" dentro de España en lo que al turismo se refiere. Curiosamente la insularidad aquí ha obrado en contra de los residentes en el territorio español continental y a favor de los residentes de los países europeos más al norte de España. Este esquema sigue válido hoy en día, y los problemas de transporte son de otro tipo: nuestras infraestructuras aeroportuarias y de control aéreo. Confiamos en que sean sólo coyunturales, pero actualmente muy graves en un mercado cada día más competitivo, el del charter aéreo.

No podemos cerrar esta introducción al tema del transporte en su relación con la insularidad, sin mencionar de nuevo la RENFE, es decir el sistema ferroviario español del que carecemos (salvo una línea Palma-Inca de 29 Kms, más un ferrocarril privado Palma-Sóller). Y no es nuestra intención jugar con hipótesis que sean sólo quimeras, ni entrar en discusiones bizantinas sobre la necesidad de una red de ferrocarriles en Baleares paritaria con la del resto del Estado, apelando a la igualdad de los españoles que precoriza nuestra Constitución. Se trata de unas observaciones objetivas sobre hechos reales, como los que se están produciendo en 1988.

Las inversiones de RENFE, empresa estatal que pagamos todos los españoles, invertirá casi 500.000 millones de Ptas. entre 1988 y 1991, en el mismo período prevé pérdidas de explotación por más 650.000 millones de Ptas., y adicionalmente se ha aprobado por el Gobierno el realizar el tan discutido cambio de "ancho de vía" para igualarla a la europea, con un coste de unos 700.000 millones de Ptas. más. Si tomamos el total de 1.85 billones de Ptas. y lo dividimos por los 4 años, resultan 463.000 millones anuales. Es decir, 12.000 Ptas por español/año. Y por otra parte la inversión anual en el aeropuerto de Palma, principal puerta de comunicación de Mallorca con el exterior, ha venido siendo de 2.000 millones de Ptas. en los últimos 4 años, lo que supone unas 3.500 Ptas. por mallorquín/año. Afortunadamente se ha decidido invertir 11.300 millones en el aeropuerto de Palma en el próximo cuatrienio, o sea 2.825 millones por año, lo que equivale a 4.900 Ptas por mallorquín /año. La diferencia con el coste de RENFE es todavía enorme (el 41% de RENFE en base per capita) y sin embargo no gozaremos en Baleares de las mejoras de esta nueva red ferroviaria. De algún modo esto es también parte del coste de la insularidad de Baleares.

Actualmente existe un consenso político y económico en Baleares, sobre la necesidad de evitar el crecimiento del número de turistas en verano en aras de una mayor rentabilidad y calidad de servicio. Desde esta perspectiva la insularidad no es inconveniente sino una ventaja.

4.3 EL DIFERENCIAL DE PRECIOS Y EL IPC

La evolución del IPC en España y en Baleares es un tema importante que merece una atención especial en este estudio de la insularidad.

EVOLUCION DEL IPC EN ESPAÑA Y EN BALEARES (*)

VARIACION INTERANUAL	ESPAÑA TOTAL	BALEARES TOTAL	BALEARES							
			ALIMENT.	VEST.	VIVI.	MENAJ.	MEDIC.	TRANSP.	CULT.	OTROS.
1983(BASE)	12,2	11,7	10,8	8,6	8,1	12,4	15,0	16,4	13,6	13,9
1984	11,3	11,3	12,6	13,9	12,8	9,8	14,5	9,5	7,3	11,3
1985	8,8	8,4	8,3	11,0	1,3	6,6	9,5	7,5	5,7	13,9
1986	8,8	9,2	11,5	10,8	7,2	10,2	11,5	5,7	7,9	10,5
1987	5,2	5,0	4,0	8,5	3,1	4,5	5,9	6,8	6,0	5,6

Observamos que no existe variación significativa en el IPC de España y Baleares, en su índice general. Es decir las variaciones anuales del IPC de Baleares se ajustan más o menos a las del conjunto del Estado.

Bajando al detalle de los componentes del IPC, de Baleares, "transportes" tiene el mayor aumento en 1983, "medicina" en 1984, "otros" (servicios y artículos para el cuidado personal, joyería, papelería, restaurantes, cafeterías, bares y demás servicios turísticos) en 1985, "alimentación" y "medicina" en 1986, y "vestido" en 1987.

Los mayores aumentos repetidos en esta serie histórica se dan en "otros", "medicina", "vestido", y "alimentación".

Entre 1976 y 1982, las mayores variaciones al alza se produjeron en "vestido", "medicina", "otros gastos", y "menaje de la casa".

Analizando con más detalle algunas partidas del IPC comenzamos por la "alimentación". De la comparación con la misma partida del IPC nacional, constatamos que en Baleares la "alimentación" entre 1976 y 1982 creció como media 0,4 más que en España, pero entre 1983-87 sólo fue mayor en 1986. Ello parece una contradicción con las opiniones de algunos sectores consumidores de que en Baleares los precios de la "cesta de la compra" son más caros que en la Península. La explicación está en el hecho de que en Baleares los precios de los alimentos frescos (excepto carnes) que se adquieren en los grandes mercados son más altos que los de la Península

* Fuente: Institut Balear d'Estadística. Promedios anuales.

desde hace años (están entre un 20 y un 30% más caros según temporadas y globalmente) por lo que aún en el caso de que la subida del IPC sea de 0,2 puntos porcentuales inferior al del conjunto de España en 1987, la diferencia sigue siendo sentida por aquellas personas que tienen la oportunidad de comparar Baleares con Península, que son muy pocas.

Por islas, las diferencias las podemos establecer en base Palma 100, y los resultados para artículos alimenticios, especialmente perecederos, son:

MALLORCA	100%
MENORCA	115%
IBIZA	110%

Pero para valorar la "alimentación" en su verdadera importancia, tenemos que formular las siguientes observaciones para Baleares:

- Es el sector del IPC más afectado por la estacionalidad y el consumo del turismo.
- Su evolución desde 1983 a 1987 ha ido por debajo del IPC general, excepto en 1984 y 1986 en que ha sido su aumento superior.
- La ponderación en Baleares es del 31,8% del IPC, y en España es del 33,03% y en ambos casos es el grupo de mayor ponderación, seguido de la vivienda.
- El grupo alimentación se compone de: 89,4% alimentos, 6,4% bebidas y 4,2% tabaco, en Baleares. En España: 90,4%, 6,0% y 3,6% respectivamente.
- La evolución mensual en 1987 fue la siguiente:

EVOLUCION MENSUAL DEL IPC DE BALEARES

MES 1987/1986	ALIMENTACION	TRANSPORTE	IPC GENERAL
ENERO	8,2% (7,7%)	4,1% (3,3%)	6,0% (6,0%)
FEBRERO	6,4% (7,1%)	6,5% (4,7%)	5,7% (6,0%)
MARZO	7,1% (7,9%)	7,6% (5,2%)	6,5% (6,3%)
ABRIL	7,4% (7,9%)	8,3% (5,9%)	6,6% (6,2%)
MAYO	6,1% (6,5%)	8,2% (5,6%)	5,9% (5,8%)
JUNIO	0,8% (4,2%)	6,1% (5,1%)	3,7% (4,9%)
JULIO	2,3% (4,1%)	5,5% (5,3%)	4,0% (4,9%)
AGOSTO	3,3% (3,2%)	6,5% (5,3%)	4,5% (4,5%)
SEPTIEMBRE	1,4% (3,0%)	6,6% (5,4%)	4,0% (4,4%)
OCTUBRE	2,0% (3,5%)	5,8% (5,5%)	4,0% (4,7%)
NOVIEMBRE	1,9% (2,9%)	8,1% (6,2%)	4,5% (4,7%)
DICIEMBRE	2,0% (2,7%)	8,1% (6,3%)	4,7% (4,6%)

(En paréntesis IPC España)

Hay un abaratamiento en los meses punta del verano, que también parece una contradicción por el aumento fuerte de demanda originado por la temporada turística. La razón está en las importaciones de "choque" que realiza el Gobierno del Estado para evitar una subida del IPC, y por el envío de "excedentes" alimentarios de la Península a Baleares, especialmente en algunos perecederos que se consumen en su totalidad por ser Baleares un mercado "terminal", y por la aceptación de calidades de consumo turístico masivo que no tienen salida en zonas urbanas nacionales de mayor exigencia en calidades.

En el mismo cuadro hemos puesto una columna para "transportes" en la que vemos que los aumentos de Baleares están por encima de los de España, y además con tendencia creciente en Baleares frente a la baja en España. La razón principal es el abaratamiento de carburantes autorizado por el Gobierno que presiona además el IPC a la baja para el conjunto del Estado.

No obstante esta baja de carburante no actúa con la misma incidencia en el territorio de Baleares, ya que los realizados en avión y barco a la Península no sólo no han bajado sino que han continuado aumentando.

Para el IPC de Baleares el "transporte" se pondera con un 16,23% mientras que para el IPC nacional el valor es de 14,38%. Curiosamente el mayor valor para transporte se da a Navarra con el 16,50%, seguido de Baleares y de Canarias (16,20%). Tampoco parece racional que Canarias tenga este componente del IPC valorado por debajo de Baleares.

La interpretación de estas ponderaciones realizadas por el INE, es que se reconoce la "insularidad" de Baleares.

El mismo reconocimiento de la insularidad y su mayor coste de transporte derivado de ella, ha llevado al Ministerio de Defensa a "dejar" a los mozos reclutados en las respectivas regiones de Baleares y Canarias, sin destinarlos al servicio militar fuera de sus regiones respectivas, en un 100%.

Dentro del grupo "transporte" del IPC, la valoración que se da a los distintos componentes por parte del INE presenta la siguiente comparación:

VALORACION DEL TRANSPORTE EN EL IPC

	VEHICULOS TRANSPORTE PERSONAL	UTILIZACION Y GASTO DE VEHICULOS (GASOL.)	SERVICIOS (*) TRANSPORT.	CORREOS Y COMUNIC.
BALEARES	27,8%	56,1%	10,5%	5,6%
ESPAÑA	25,4%	58,2%	10,0%	6,4%

* Incluye los de "avión y barco".

Vemos que se da a Baleares una mayor proporción en el subgrupo de "vehículos para el transporte personal", por las mayores compras de automóviles de esta región consecuencia no sólo de una mayor renta sino también de una inferior red de servicios públicos urbanos e interurbanos (práctica ausencia de trenes y deficiente red de autobuses).

El gasto en transporte público reflejado en "servicios de transporte" no muestra un valor muy por encima del nacional como era de suponer, ya que la parte de gasto en " transporte urbano", según lo comentado antes, es muy inferior en Baleares al resto de España, y compensa el mayor peso del "transporte interurbano" que comprende también "avión y barco".

Desde 1983 a 1987 el componente "transportes" en Baleares ha aumentado menos que el IPC excepto en los años 1983 y 1987.

En el período 1976-82 la media de aumento ha sido superior a la de España, con un 0,8 más. En el período 1983-87 las subidas de "transporte" en Baleares han continuado siendo superiores:

INCREMENTOS DEL IPC DE TRANSPORTES

TRANSPORTE	1983	1984	1985	1986	1987
ESPAÑA	14,5%	7,4%	5,8%	4,0%	5,3%
BALEARES.....	16,4%	9,5%	7,5%	5,7%	6,8%

Para establecer una comparación del sector "alimentación", el más importante del IPC, entre Baleares y el resto de España, hemos buscado además de análisis de precios de Mercabarna y Mercapalma, las diferencias entre dos "hipermercados" de la misma matriz en Barcelona y Palma, dada la creciente importancia de la venta en grandes superficies y su popularidad.

Veamos los resultados de estas comparaciones:

DIFERENCIAS MERCABARNA Y MERCAPALMA

PRODUCTO/PTAS.	PRECIO MEDIO MERCABARNA		PRECIO MEDIO MERCAPALMA		DIF% (*)	
	DIC.87	JUN.88	DIC.87	JUN.88	DIC.87	JUN.88
CARNES:						
CERDO.....	195 KG.	183 KG.	230 KG.	250 KG.	+18	+36
VACUNO.....	430 KG.	480 KG.	386 KG.	413 KG.	-10	-14
CORDERO.....	860 KG.	730 KG.	745 KG.	675 KG.	-13	-7
HORTALIZAS:						
PATATAS	17 KG.	20 KG.	27 KG.	30 KG.	+59	+50
TOMATES.....	74 KG.	50 KG.	100 KG.	100 KG.	+35	+100
LECHUGAS	34 KG.	28 KG.	65 KG.	30 KG.	+91	+7
CEBOLLAS.....	30 KG.	23 KG.	38 KG.	36 KG.	+27	+57
JUDIAS	178 KG.	99 KG.	250 KG.	100 KG.	+40	-
ZANAHORIAS.....	28 KG.	35 KG.	50 KG.	45 KG.	+78	+43
PIMIENTOS.....	111 KG.	73 KG.	160 KG.	90 KG.	+44	+23
ALCACHOFAS.....	168 KG.	96 KG.	180 KG.	25 KG.	+7	-75
COLIFLORES	74 KG.	73 KG.	80 KG.	120 KG.	+8	+64
ACELGAS	47 KG.	27 KG.	35 KG.	20 KG.	-25	-35
BERENJENAS.....	122 KG.	75 KG.	140 KG.	110 KG.	+15	+47
COLES.....	62 KG.	34 KG.	80 KG.	60 KG.	+29	+76
CALABACINES.....	110 KG.	30 KG.	120 KG.	10 KG.	+9	-67
ESPINACAS.....	69 KG.	55 KG.	35 KG.	25 KG.	-49	-36
AJOS SECOS	117 KG.	124 KG.	220 KG.	250 KG.	+88	+102
HABAS	75 KG.	46 KG.	130 KG.	ND	+73	ND
GUISANTES	262 KG.	116 KG.	70 KG.	110 KG.	-73	-5
PEPINO	102 KG.	33 KG.	130 KG.	60 KG.	+27	+82
FRUTAS:						
MANDARINA	55 KG.	ND	60 KG.	ND	+9	ND
LIMON	34 KG.	35 KG.	50 KG.	30 KG.	+47	-14
NARANJA.....	45 KG.	65 KG.	45 KG.	85 KG.	-	+31
MANZANA	42 KG.	55 KG.	70 KG.	85 KG.	+67	+55
PLATANO	112 KG.	117 KG.	140 KG.	150 KG.	+25	+28
PERA	75 KG.	80 KG.	130 KG.	135 KG.	+73	+69
UVAS	112 KG.	186 KG.	150 KG.	400 KG.	+34	+115
PIÑA TROPICAL.....	139 KG.	152 KG.	160 KG.	175 KG.	+15	+15
MELON	79 KG.	78 KG.	100 KG.	85 KG.	+26	+9
MELOCOTON	ND	74 KG.	ND	215 KG.	ND	+190
SANDIA	ND	47 KG.	ND	55 KG.	ND	+17

* Diferencias en % de mayor precio de Palma sobre Barcelona en cada época del año.

Simplificando los grupos de producción alimenticios, tenemos con base 100 Barcelona y ponderando según producción:

GRUPOS DE PRODUCCION ALIMENTICIOS

PRODUCTOS PTAS/KG.	DIC.1987 MEDIA		JUNIO 1988 MEDIA	
	BARNA.	PALMA	BARNA.	PALMA
CARNES:	540	534	401	525
BASE	100	99	BASE 100	131
VERDURAS:	60	76	45	62
BASE	100	127	100	138
FRUTAS:	67	88	79	119
BASE	100	131	100	151

Parece evidente que existe un mayor coste en Palma para mayoristas que operan ordenadamente en Mercapalma, sobre los que operan en Mercabarna. Hemos escogido Mercabarna como comparación ya que es el centro más cercano a Palma, si bien debemos formular reservas sobre esta comparación. No existe una capital "ideal" para comparar Palma. Si hubiéramos tomado Valencia, también cercana a Baleares el hecho de que existe allí la huerta más importante de España nos habría desvirtuado la comparación. Y lo mismo con otras capitales de la Península por otros motivos. Barcelona como gran metrópoli de más de 4 millones de habitantes comporta un volumen de mercado, tipo Mercabarna o tipo mercados centrales (Boquería, etc.) de tal magnitud que por las economías de escala producidas reduce los costes unitarios de los productos comercializados. No obstante es evidente que por estas razones, y por las del transporte añadido al venderse en Palma gran parte de productos alimenticios que se producen fuera de Mallorca, los precios son más caros.

Las excepciones son: carnes en diciembre (debido al cordero y vacuno que son más baratos en Mallorca) y algunas hortalizas y frutas, como: alcachofas en Junio, acelgas todo el año, calabacines en Junio, espínacas todo el año, guisantes todo el año, y limones en Junio.

Vemos que es especialmente en verano cuando, por efecto del turismo, son mayores las diferencias de precios con Barcelona, y especialmente notables en la fruta, con casi el 50% más cara.

Es destacable la eficacia de Mercapalma, creada en 1984 dentro de la red nacional MERCASA participada por el Ayuntamiento de Palma, que cuenta con 114 operadores mayoristas y productores, que durante 1987 han tenido un volumen de: 1.640 Tm los mayoristas y 30 Tm los productores. Existe un centro de pescado congelado (el fresco pasa por la Lonja) que por su poco volumen no permite comparación con el "Mercat Central del Peix" de Mercabarna donde se comercializa tanto el fresco como el congelado.

Con respecto al matadero de Mercapalma, y ello aclara también el menor coste de la carne respecto a Mercabarna, existe la prohibición de importar animales vivos para su sacrificio, de modo que sólo se matan animales de la cabaña ganadera de la isla, que al no ser suficiente para el consumo requiere importación de canales que se comercializan directamente en las carnicerías sin pasar por Mercapalma. Por ello, es de poca fiabilidad la comparación de carnes entre Mallorca y Barcelona, lo que no quiere decir que necesariamente son más caras las carnes "importadas", ya que como hemos apuntado antes, el hecho de ser mercado terminal, con consumos de segundas calidades, y por necesidad de los productores o importadores de la Península en cuanto a su regulación de excedentes en sus propios mercados, en ocasiones son más baratas las carnes en Mallorca que en Barcelona para calidades similares (en ningún caso en calidades de primera). A este respecto y en condiciones de mercado "normales" el transporte de carne a Mallorca se estima en unas 12 Pts. Kg. canal, desde Barcelona y 14 Pts desde Valencia.

Otro aspecto del problema del IPC, y especialmente en la "alimentación" es el de su nivel entre islas de Baleares. El hecho de contar Palma con un Mercapalma, es positivo junto a su mayor volumen de mercado, y más facilidades de transporte desde la Península, en relación a Ibiza y Menorca. Ibiza y Menorca son compartimentos estancos con Mallorca y entre sí. Prácticamente no existe comercio de productos perecederos, y cada isla se abastece de su zona de gravitación más cercana, como Valencia para Ibiza, y Barcelona para Menorca.

Este tema, así como el de los precios que se marcan en los pueblos de las islas, en comparación con los de la capital, serán tratados al estudiar el sistema de distribución comercial.

A modo de resumen tenemos que el índice de "alimentación" en Baleares en Diciembre 1987 era de 150,0 sobre la base de 1983, mientras que a nivel nacional era de 145,5. En Baleares el índice general estaba en 140,4 y en España 139,9. Por tanto la "alimentación" estaba 9,6 puntos más cara que el IPC general en Baleares y sólo 0,5 puntos más cara en España sobre el IPC global. Por lo que respecta al "transporte" en Baleares en Diciembre de 1987 el índice era de 132,8 sobre la base de 1983, mientras que a nivel nacional era de 129,9. Comparando estos índices parciales con sus totales respectivos vemos que en Baleares el "transporte" estaba 7,6 puntos por debajo del IPC, y en España estaba 10 puntos por debajo.

En ambos casos se refleja un mayor coste de estos subgrupos aunque el IPC global de Baleares tomado como promedio no supera al del conjunto del Estado. Así vemos que, el diferencial de índices de "alimentación" entre Baleares y España era de 4,5 puntos más en Baleares a Diciembre de 1987. Y en "transporte" hay también un mayor índice comparativo con España de 2,9 puntos, a fin de 1987 y partimos sólo de la base del año 1983.

Para terminar mostramos una comparación entre precios de Julio 1988 de dos grandes superficies (hipermercados) de la misma empresa, situados en Barcelona y Palma:

COMPARACION HYPERMECADO PALMA Y BARCELONA

PRODUCTOS DE IGUAL CALIDAD (PTS)	(1) BARCELONA	(2) PALMA	(2)-(1) DIF. %.
CARNES (*):			
CERDO (LOMO).....	1.025 KG.	970 KG.	-5
VACUNO (BISTEC BUEY).....	940 KG.	790 KG.	-16
" (BISTEC TERNERA).....	1.270 KG.	1.150 KG.	-9
OVINO (COSTILLA CORDERO LECHAL).....	1.270 KG.	1.290 KG.	+2
POLLO (LIMPIO Y ENTERO).....	254 KG.	253 KG.	-
JAMON COCIDO.....	891 KG.	1.100 KG.	+23
PESCADOS:			
BESUGO (FRESCO).....	1.580 KG.	2.200 KG.	+39
SALMONETE (FRESCO).....	1.500 KG.	1.600 KG.	+7
CALAMARES (FRESCOS).....	2.000 KG.	1.800 KG.	-10
CALAMARES (CONGELADOS PEQUEÑOS).....	315 KG.	340 KG.	+8
SARDINA (FRESCA).....	160 KG.	240 KG.	+50
MERLUZA (CONGELADA RODAJAS).....	485 KG.	710 KG.	+46
MEJILLONES (FRESCOS).....	115 KG.	160 KG.	+39
GAMBAS (FRESCAS).....	4.700 KG.	4.800 KG.	+2
HORTALIZAS: (#)			
PATATAS (TIERNAS).....	21 KG.	25 KG.	+19
TOMATES (VERDES ENSALADA).....	98 KG.	99 KG.	-
LECHUGAS.....	39 UNIDAD	45 UNIDAD	+15
CEBOLLAS.....	21 KG.	24 KG.	+14
HABAS (CONGELADAS EN BOLSA).....	312 KG.	320 KG.	+3
FRUTAS:			
MANZANAS (GOLDEN).....	96 KG.	95 KG.	-
PLATANOS (1º).....	165 KG.	195 KG.	+18
SANDIA.....	39 KG.	40 KG.	+3
OTROS PRODUCTOS:			
AGUA (MINERAL 1 BOTELLA).....	37	49	+32
VINO (TINTO 1 BOTELLA) @.....	291	298	+3
CERVEZA(1 LITRO SIN RETORNO).....	74	85	+15
REFRESCO-COLA EN LATA NORMAL.....	40	43	+8
LECHE (1 LITRO EN TETRABRICK).....	97	91	-6
HUEVOS FRESCOS (DOCENA).....	189	188	-
CROQUETAS CONGELADAS (1 PAQUETE).....	324	339	+5

* Los precios son superiores a los "Merca" por ser al público (minorista) No existe comercialización de pollos en los "Merca".

Las lechugas en los "Merca" se cotizan a peso y aquí por unidad.

@ Calidad Media

Todos los precios en Palma son superiores a Barcelona, excepto: carne vacuno y cerdo (por la razón ya apuntada antes al tratar las carnes de los "Merca"), calamares frescos (por la pesca del litoral de Mallorca) y la leche en tetrabrick (por tratarse de una campaña de introducción de una marca en Mallorca).

4.4 EL SISTEMA DE DISTRIBUCION COMERCIAL.

Al estudiar el IPC y sus componentes hemos apuntado ya la conexión de aumentos debidos al transporte de mercancías provenientes de fuera de Baleares y los posibles costes de un sistema "sui generis" de distribución.

Para comprender mejor la razón de ser del sistema distributivo comercial de Baleares veamos simplifícadamente la estructura de inputs del consumo de residentes y no-residentes, así como de los inputs intermedios, por sectores:

ESRUCTURA DE INPUTS DEL CONSUMO PRIVADO DE LOS INPUTS INTERMEDIOS

CONCEPTO Y % INPUTS (*)	CONSUMOS PRIVADOS		INPUTS INTERMEDIOS		TOTAL CONSUMO	
	BALEARES	FUERA BAL.	BALEARES	FUERA BAL.	BALEA.	FUERA BAL.
PRIMARIO.....	51	49	64	36	60	40
INDUSTRIA.....	35	65	42	58	39	61
SUBTOTAL.....	37	63	46	54	42	58
SERVICIOS.....	99	1	96	4	98	2
TOTAL.....	80	20	63	37	74	26

Vemos que Baleares si bien globalmente recibe sólo el 26% de los inputs de fuera, si excluimos los "servicios" (entre los que se encuentra el turismo) el porcentaje de dependencia del exterior se eleva al 58% (subtotal) siendo especialmente elevado el porcentaje para la "industria" con el 61%.

Dentro de las columnas de consumo privado e industrial, destaca en el "privado" el 65% de productos industriales de fuera de Baleares, y en el "industrial" el similar con un 58%. En conjunto el sector industrial es menos dependiente de los inputs exteriores (54%) que el "consumo privado" (63%).

Existen pues básicamente dos tipos de consumidor de productos "importados" de fuera de Baleares, el industrial y el particular. Veamos ahora cómo se organiza la distribución recordando estos porcentajes sobre el total de materias y productos consumidos por ambos grupos.

Con respecto a los inputs intermedios de la industria, hemos visto ya la dependencia del exterior según cada rama de actividad, siendo la más afec-

* La "construcción" se considera más que un consumo como una formación bruta de capital y no se incluye entre los sectores. Cada 2 columnas en horizontal= 100%.

tada la producción de energía eléctrica y gas (88,6% del total de inputs), papel y artes gráficas (73,4%), plástico-caucho (76,4%), químicas (76,1%), cuero-piel (73,1%) y madera (70,3%) por citar sólo las industrias con mayor dependencia. Ello supone disponer de unos almacenes reguladores propios, o acudir a "mayoristas" especializados. Del total de mayoristas de Baleares sólo un 25% está dedicado a los productos interindustriales, mientras que en España la proporción es del 35%.

Por islas su distribución es así: Mallorca el 87%, Ibiza el 7% y Menorca el 6%. En 1985 el número de mayoristas censados era de 1.088, cifra que es inferior a la de licencias comerciales por actividad de mayorista (sólo 28%).

Por lo que respecta a los mayoristas de productos intermedios industriales en relación al número de establecimientos industriales, que era de unos 4500 en 1978, sin que haya variado significativamente su número en 1985, resulta una proporción de 1 a 4. Es decir un mayorista para cada 4 empresas industriales, mientras que en España la proporción es un mayorista para seis industrias. En consecuencia a más intermediación mayor coste repercutido. Baleares tiene el 2% de los establecimientos industriales de España y el 2,6% de España en mayoristas "industriales". Ello indica un importante desarrollo del comercio mayorista industrial en Baleares, debido a la condición insular que permite economías de escala que de otra forma no se podrían dar, máxime si tenemos en cuenta que la estructura industrial en Baleares es de predominio de la pequeña de 1 a 9 trabajadores, que representa el 86% de todas las empresas industriales, mientras que en España el porcentaje es del 70%. Las empresas medianas (hasta 50 trabajadores) son en Baleares el 12% y en España el 17% del total. Estamos pues ante un empresariado de establecimiento "pequeño", lo que es de nuevo consecuencia de la limitación geográfica impuesta por la insularidad, unida a una tradición de industria artesanal.

Más importante por su peso relativo en el consumo de las Baleares es la distribución de bienes de consumo privado familiar, tanto duraderos como perecederos. Así como en la distribución de materiales o materias primas para el sector industrial se genera un coste por intermediación que en parte compensa el menor coste de almacenaje del productor al tener "a mano" el input intermedio, en el consumo familiar la función de distribución es asegurar un suministro vital (alimentos) lo más cerca posible de los hogares. El almacenaje es totalmente a cargo del vendedor/distribuidor, ya que una familia generalmente realiza la compra "diaria".

Este esquema hizo florecer un comercio al detall o minorista que representa en Baleares el 2,3% de España, y que se divide en los siguientes grupos: alimentación el 36%, vestido y calzado el 23%, equipamiento hogar el 12%, farmacia, perfumería y droguería el 6%, el 1% almacenes y grandes almacenes, y 12% restante otro comercio.

Aun siendo válido todavía este esquema, en los últimos diez años se está operando una gran transformación en el sistema de ventas, que pasa gradualmente del tradicional en tienda con mostrador al autoservicio de gran superficie. Las proporciones en cifra de ventas son todavía superiores para las tiendas pero la amenaza de desaparición de muchas de ellas a causa de los "hiper", que están llegando ya a pueblos de las islas, es motivo de preocupación.

Solamente en el área de Palma existen 167 establecimientos de tipo "autoservicio-hipermercado" con 44.309 m² de venta. Ello representa el 2,7% de España, es decir una proporción mayor a la que corresponde por población que es del 1,9% (tomando aquí sólo población de grandes aglomeraciones urbanas comparables a Palma). Otra perspectiva del grado de implantación de los establecimientos en régimen de libre servicio en Baleares la da el hecho de que el promedio de habitantes por m² de venta es de 8 mientras que para el conjunto urbano nacional es de 14. Los 8 habitantes por m² de Baleares sólo son igualados por Cantabria (Santander) y Tarragona. No obstante existe un factor explicativo adicional para entender el desarrollo de estos establecimientos en Baleares, el turismo. Pero la estacionalidad del mismo no explica más que en parte esta tendencia, que a nuestro entender se origina por una circunstancia insular y un sistema de distribución comercial con un exceso de detallistas.

Hemos visto anteriormente la significativa diferencia de precios entre Mercapalma y Mercabarna, que no puede ser atribuida en su totalidad al transporte Península-Baleares y que se situaba en cerca del 20% en invierno y del 30% en verano. Esta diferencia corresponde a precios de mayorista que se incrementan en cerca del 20% cuando se pasa a los establecimientos de autoservicio y en un 25-50% cuando se pasa al escalón de "tienda" en Palma. No obstante hay muchos artículos vendidos en "hipermercados de gran superficie" (dos en Palma) cuyo precio es similar al de mayorista de Mercapalma (en especial los alimentarios salvo carnes), ya que se consiguen precios de mayorista y en algunos casos precios de "promoción" de ciertos artículos por parte de productores de Baleares y de la Península.

Nos estamos refiriendo a Palma, pero cuando pasamos a un tercer nivel de detallista en barrios periféricos, pueblos y zonas turísticas alejadas de núcleos urbanos, los precios pueden sufrir de nuevo incrementos notables. En general, y según un muestreo realizado por el "Diario de Mallorca" (publicado el 12.10.88) las diferencias oscilan para los alimentos: Centro Palma (100% y base comparativa), Barrio (90%), Pueblo Mallorca (105%) y Zona Turística (120%). El menor precio del "barrio" es debido a la menor repercusión de costes de la ubicación de la tienda sobre la facturación. Los pueblos tienen aumentos originados por el transporte y la intermediación del 5% sobre Palma centro, pero del 18% sobre "barrios" que serían una base más homologable. Dadas las escasas distancias entre pueblos de Mallorca y Palma, existe un importante flujo de consumidores que semanalmente acuden a los "hiper" de Palma a realizar sus compras.

Por último el encarecimiento de alimentos en las zonas turísticas no guarda relación con el transporte sino sólo con la intermediación y el oportunismo de una demanda estacional básicamente extranjera, y por tanto sin posibilidad de alternativa en sus compras. No obstante hay que justificar parte de este mayor coste por el servicio que supone acercar al consumidor "de temporada" unos alimentos en una tienda que permanecerá cerrada en muchos casos durante varios meses del invierno.

La intermediación nace de una necesidad y una comodidad del consumidor, y supone un encarecimiento del producto por un servicio prestado o valor añadido. La gran competencia entre centros distribuidores y los nuevos sistemas de transporte (contenedor y ro-ro) han facilitado la aparición de las "grandes superficies" que sin duda contribuyen a abaratar el coste de la vida para aquel sector de residentes que puede "hacer la compra" con su vehículo propio. Podemos decir que están contribuyendo a paliar el coste de la insularidad, pero por otra parte existe un coste social representado por la pérdida de puestos de trabajo y de pequeños empresarios "tenderos".

La red comercial y distributiva de las islas Baleares es de tal arraigo y peso social que no es deseable una drástica reducción en aras de un abaratamiento de las compras familiares. Del mismo modo que se habla de equilibrios "ecológicos" existen equilibrios "sociológicos" que en un reducido territorio y sociedad cerrada precisamente por la insularidad, son más frágiles que en un continente. Es de esperar que pueda darse un "reciclaje" de la parte de comercio minorista en vías de desaparición para no perder unas rentas que ahora son regionales y que pronto pasarán a ser nacionales o internacionales, ya que los dos grandes hipermercados de Palma no son empresas de Baleares.

4.5 EL RETO DE LA ADMINISTRACION PUBLICA.

La joven Administración Autonómica de las Baleares, se encuentra con problemas graves de financiación que en parte derivan de transferencias no dotadas suficientemente, y en parte por la misma situación insular, no calibrada debidamente en el mapa autonómico del Estado.

La Consellería de Economía y Hacienda de la CAIB está utilizando el concepto de "espacio territorial de Baleares" que incluye las zonas marítimas interinsulares además de las tradicionalmente consideradas de superficie terrestre. El Govern Balear argumenta la necesidad de instrumentar una Administración descentralizada por islas frente a la mayor dificultad de provisión de los servicios públicos desde las instancias de la sede de Mallorca. Ello representa un coste adicional. A medida que la CAIB en los próximos años gestione más competencias de la vida económica de las islas, las deficiencias en fondos de inversión adecuados se harán más dramáticas. Así por ejemplo, la realización de obras públicas en Baleares sufre la ausencia de economías de escala. Aquí las obras son de menor dimensión y la maquinaria pesada utilizada no puede desplazarse con la misma facilidad que en la Península debido al límite marítimo.

Por otra parte Baleares es una de las Comunidades que menos dinero recibe del Estado, según datos de 1986. La carga asumida de financiación autonómica fue de 4.240 millones de Pts., lo que supone un 0,2% en la participación de los ingresos del Estado, al mismo o similar nivel de Cantabria y La Rioja.

El Fondo de Compensación Interterritorial de 1988 para toda España es de Pts. 151.142,6 millones, y a Baleares le corresponden 1.031,4 o sea el 0,7%, el doble que La Rioja y algo por debajo de Cantabria (Navarra tiene todavía menos FCI pero goza de un régimen foral especial).

En 1988 el MOPU invertirá en Baleares 2,695 millones de Pts, unos 800 corresponden a las carreteras y 1.895 millones a puertos. El Ministerio de Transportes dedica en 1988 1,678 millones a aeropuertos de Baleares. En total el Estado invertirá unos 13 mil millones de Ptas. en Baleares en 1988. Como referencia de esta cantidad diremos que el presupuesto de la CAIB para 1988 es 16 mil millones de Pts.. Las inversiones estatales en Baleares representan el 1,8% del total de España.

En cuanto a los "transportes" el Govern Balear sólo tiene asumidas las competencias de los terrestres y de los interinsulares, lo que es totalmente

insuficiente y anacrónico ya que no se puede separar esta parcela del transporte marítimo del relativo al enlace Península-Baleares. Igualmente, la importancia económica de los aeropuertos de Baleares aconseja una descentralización en favor de la administración local en la que las Cámaras de Comercio tuvieran un papel de administrador delegado como ocurre en otros países como Francia.

Baleares junto con Cantabria, Navarra y La Rioja, es la C.A que menos inversión pública recibe. Por supuesto ello guarda relación con la dimensión económica, el paro, y el grado de desarrollo de la región, pero para Baleares no guarda proporción siquiera con un territorio que es insular (dividido en islas) ni con la población de hecho muy superior a la de derecho por razón del turismo.

En parte esta falta de inversión pública es compensada por la inversión extranjera en Baleares, que recibió en 1985 unos 6.411 millones de Ptas., quedando en el 4º lugar entre las provincias españolas destinatarias de esta inversión (el 8% del total extranjera).

Sin embargo esta inversión está destinada casi exclusivamente a la construcción de viviendas familiares o de inmuebles para explotación comercial, por lo que no hace más que agravar el déficit de infraestructuras básicas de las islas.

El problema de la inversión pública escasa en Baleares, se conecta con la falta de estímulos a la inversión privada productiva (excluyendo el turismo). Y uno de los motivos de esta falta de inversiones complementarias a las de turismo, y por tanto desestacionalizadoras de la actividad económica, es el efecto negativo de la insularidad, lo que equivale a problemas de transporte, como queda reflejado en la encuesta.

La captación de nuevas industrias por parte de la CAIB no cuaja por falta de fondos de subvenciones, por la carestía de terreno industrial, y porque es más atractivo instalarse en regiones que cuentan con ZUR (zonas de urgente reindustrialización), "parques tecnológicos" (con industrias punteras protegidas), y con "escuelas profesionales". Sin duda este es un aspecto negativo de la insularidad que queda compensado por las inversiones en turismo realizadas hasta la fecha. Pero hoy existe la tendencia a invertir fuera de Baleares, el Govern Balear está frenando la oferta turística, y el modelo de crecimiento de Baleares se empieza a quebrar por falta de alternativas de inversión productiva y creadora de puestos de trabajo.

Con la potenciación de la llamada "oferta complementaria turística" (puertos deportivos, golfs, etc.) se pretende paliar esta falta de reciclaje de plusvalías dentro de la misma región, pero de nuevo lo que se crea es más necesidad de infraestructura pública no productiva que alguien debe pagar. Dada la escasez de fondos recibidos del Estado y, lo exiguo del presupuesto de la CAIB, se ha hablado ya de crear un impuesto turístico para conseguir

estos fondos para infraestructuras. Ello es inviable para un turismo que nos llega de la CEE, y al que no se pueda someter a esta discriminación, además de afectar la imagen turística de Baleares. A nuestro entender la solución pasa por conseguir fondos del FEDER de la CEE, justificados por el precario equilibrio económico de las islas de la Comunidad Europea, y por supuesto por una mayor dotación del FCI español.

Las compensaciones económicas oficiales por "insularidad"

El estado español reconoce oficialmente la existencia de un coste de insularidad, que avala todo cuanto pueda aportarse en este estudio. Y ello se manifiesta desde hace muchos años, y en dos aspectos: el llamado "plus de insularidad" para funcionarios (del que también gozan otros servicios semipúblicos como los empleados de bancos y cajas), y el "descuento de viajes de residente a la Península". Tanto una como otra modalidad se dan en Baleares y en Canarias.

Con respecto al primer tema, el plus de insularidad representa alrededor de un 15-30% del sueldo base, según sector público o privado. Con respecto al segundo, el descuento de residencia está en un 10-25% sobre tarifa del pasaje aéreo/barco, según sea interinsular o a la Península.

Actualmente los Presupuestos del estado para 1989, contemplan la extinción progresiva de este plus de insularidad para los funcionarios de la Administración Central en Baleares, pero en cambio se aumenta para los residentes en Ceuta y Melilla. Se pretende convertirlo en un suplemento personal del 4% a extinguir en 1995.

El tema del "descuento por residencia" fue iniciado por Canarias, al conseguirlo en 1962 (Decreto Ley de 14.6.1962 y Orden Ministerial de Comercio de 6.6.1963). Actualmente está en un 10% interinsular y en un 33% para viajes a la Península. En Baleares no fue hasta 1982 que se consiguiera este descuento (Ley 46/1981, de 29 Diciembre, Ley 33/1987, de 23 Diciembre, y Real Decreto 3269/1982 de 12 Noviembre).

En Canarias existe además una serie de bonificaciones para el transporte de ciertas mercancías o productos agrícolas, tanto vía aérea como marítima, desde 1982. Estas "compensaciones" van desde el 50% sobre el flete de los productos originarios de Canarias o que hayan sufrido en éstas islas transformaciones que aumenten su valor cuando se destinen a la Península, hasta el 30% cuando se destinen a otra isla, pasando por el 33% cuando se destinen al extranjero pero dentro de Europa. Entre estos productos el plátano gozará de una compensación de sólo el 0,5% del flete. Por otra parte el transporte marítimo de productos para la alimentación del ganado originarios de la Península, cuando se destinen a Canarias gozarán de una bonificación del 50%.

La Comunidad Autónoma de Canarias, por delegación de la Administración Central, se convierte en gestora de estas compensaciones e

incluso puede alterar los porcentajes según productos. Las documentaciones se presentan en la Dirección General de la Marina Mercante, Madrid, por la misma C.A. canaria, para que el abono de las presentadas en un ejercicio anual se haga antes de 31 de Marzo del año siguiente. El Ministerio prorratea la subvención a dar entre las peticiones recibidas, por lo que no se sabe con exactitud cuál será el porcentaje a recibir por parte del productor canario. Si a ello se une el tradicional retraso en producirse los pagos, tenemos un sistema que no es eficaz para el cálculo de costes de producción y es contestado por los empresarios canarios.

Para 1987 el importe total concedido por el Estado, fue de unos 1.650 millones de Ptas., y la cantidad necesaria para ser efectiva la compensación, en atención al flujo de mercancías real, de Pts 3.500 millones, según estimación del Gobierno canario.

Dadas las características de nuestra agricultura y ganadería, no parece probable la aplicación por equiparación con Canarias, de un sistema similar de compensaciones. Tal vez en algún sector concreto, que está amenazado o en crisis (el almendro o la patata) se podría estudiar una petición de este orden. Más bien encajaría esta compensación en ciertos sectores industriales alimenticios, como las cárnicas y lácteas, que sufren de gravosos costes en relación con el valor/peso del producto elaborado con destino a la Península, su principal mercado.

En todo caso correspondería a las Cámaras de Comercio en Baleares el estudio de tal petición al Gobierno de la nación.

Otras "compensaciones" económicas podrían ser las derivadas del coste de la energía, equiparado en todo el territorio nacional, tanto en el precio del Kwh. como en el de los carburantes para la locomoción (excepto Canarias por su condición de puerto franco).

Sería discutible si el transporte de combustible-carburante desde Cartagena o Tarragona por mar es más o menos costoso que por camión cisterna a Galicia, por ejemplo. Posiblemente es más barato el envío a Baleares.

En cuanto al coste de fabricación del Kwh., que se factura igual en la Península que en Baleares, siendo en esta C.A. producido exclusivamente por una empresa estatal (GESA), existe efectivamente una compensación implícita de costes de transporte del carbón y fuel-oil consumidos en las tres islas por las centrales térmicas. La insularidad se manifiesta por la carencia de enlace con cable submarino Península-Baleares, mientras que Mallorca está conectada con Menorca, e Ibiza con Formentera, pero no con Mallorca, por problemas técnicos y económicos de tendido de cables submarinos. Ello no impide a GESA ser una de las empresas estatales con mayor generación de beneficios, en parte por su buena gestión y en parte por su monopolio, lo que supone que la insularidad "eléctrica" de Baleares

no es una carga para el Estado español, en su aspecto de explotación. Pero si es gravosa la inversión fija a realizar, por triplicar las instalaciones y el personal en cada una de las islas (incluso en Menorca a pesar de la conexión por una estrategia de "reserva"), cuando la dimensión del mercado balear sólo exigiría una sola central térmica para toda la región, si no fuera un archipiélago.

4.6 LA INSULARIDAD EN LA CEE

Baleares podría convertirse en el centro geográfico de lo que en un futuro será la "California" europea, es decir un Mediterráneo redescubierto y potenciado económicamente. Las islas de la CEE presentan cuadros de actividad económica que en ningún caso se asemejan a Baleares en riqueza y desarrollo. Baleares cuenta además con la ventaja de una relativa corta distancia a la Península la misma de Palma a Barcelona que la Bastia (Córcega) a Niza, pero a diferencia de Niza, Barcelona es el primer centro industrial de España.

Para la CEE los transportes son un sector de la máxima importancia para la creación del espacio unificado europeo. En la CEE el sector del transporte contribuye con el 6,5% al PIB, dando trabajo a unos 6 millones de personas, de los que un millón está en los ferrocarriles. El 40% de las inversiones públicas de la CEE se destinan a los transportes, que reciben también el 11% de las inversiones privadas.

En España los transportes participan con el 5,8% del PIB, las inversiones públicas en transportes son el 8% del total, siendo el ferrocarril el subsector que se lleva la mayor parte.

Hasta 1983 la CEE no tuvo una verdadera política de transportes. La liberalización de los mismos es hoy tema de debate y sobre el que se ha conseguido adelantar en transportes terrestres y aéreos, pero no en los marítimos. Las flotas de la CEE tienen que enfrentarse con difíciles problemas de armonización de intereses nacionales (líneas de cabotaje) y de competencia antieconómica por parte de terceros países (comercio exterior).

La primera respuesta de España a este proceso integrador de la CEE es la reciente LOTT (Ley de Ordenación de Transporte Terrestre), que potencia la libertad de empresa, la defensa del consumidor, y la calidad del servicio. Ello supone una gradual disminución de aportaciones o subvenciones a las empresas transportistas, excepto la RENFE.

En el sector marítimo se aprobó el Plan de Flota para ayudar a las empresas de tráfico marítimo de modo indirecto como por ejemplo con las primas por desguace y las ayudas a mejoras tecnológicas.

En el sector aéreo, lo más notable por su repercusión en Baleares es la liberalización de servicios y tarifas, que a partir de 1992 va a suponer una casi equivalencia de vuelos charter y regulares. Dado que el precio/asiento avión de un charter es cerca del 50% de un vuelo regular, los efectos se notarán en el tráfico nacional, el regular fuera de temporada (ya que en tem-

porada turística los vuelos son ya en su 90% de tipo charter) y en la creación de servicios aéreos interregionales, aunque con aviones de menor capacidad. En la actualidad existe ya un "boom" de creación de compañías aéreas charter, con capital extranjero en todas ellas, con vistas a un posicionamiento de mercado para 1992.

La CRPM de la CEE (Conferencia de las Regiones Periféricas Marítimas) ha realizado estudios interesantes sobre el transporte de estas zonas frente a sus metrópolis en el continente.

En un estudio de 1985, se comenta por ejemplo el problema que supone para una comunidad insular la falta de medios hospitalarios y de formación profesional, que se puede aplicar a Baleares, en especial a las islas de Menorca e Ibiza, por lo que se produce lo que ya hemos llamado el doble coste de la insularidad.

El hecho de que la economía tradicional de las islas del Mediterráneo ha sido agrícola, sin pasar por la etapa industrial, es un "handicap" para el desarrollo futuro de sus economías, que sin otra alternativa optan con mayor o menor convencimiento por el camino del turismo.

Otra característica de las islas de la CEE, según este estudio citado, es el alto nivel de paro y fuerte emigración, como fue el caso de las Baleares antes de la expansión turística.

Las líneas marítimas que unen estas islas con su nación son explotadas por compañías navieras estatales, o con capital público, y existen también empresas privadas que realizan actividades en las líneas rentables. La excepción es Grecia, donde todas las navieras son privadas, y las deficitarias son subvencionadas por el Gobierno.

En el transporte aéreo, coexisten compañías de bandera con privadas, que sólo son subvencionadas en Italia y Grecia.

Las administraciones insulares en la mayoría de islas son muy activas en el dominio de los transportes, por lo que éstos representan en su economía. En Italia, cuya organización regional es comparable a la española, las regiones tienen competencias de transportes complementarias de las del Estado, y pueden legislar, crear compañías regionales de transporte, ejercer una tutela y dar subvenciones. Esta situación es especialmente favorable para la región sarda, que goza del beneficio de ser consultada por el Estado italiano antes de tomar decisiones en temas de transportes que le afecten.

Otra información interesante de países de la CEE en temas de transporte es la relativa a la gestión portuaria y aeroportuaria. En la mayoría de los casos es el Estado quien administra los grandes puertos y aeropuertos, bien de por sí o a través de una delegación en favor de las Cámaras de Comercio (organismos públicos). La administración regional mantiene en

casi todos los casos una lucha constante para hacer oír su voz en la política de tarifas, para poder subvencionar ciertas inversiones y explotaciones deficitarias. Una de las formas de conseguir más fuerza es precisamente a través de la CRPM.

Un caso interesante para Baleares: es el de la isla de Córcega. Después de una lucha incluso salpicada de actos de terrorismo contra el Estado francés, los corsos consiguieron el principio de "continuidad territorial" para los transportes marítimos entre ambas orillas del Mediterráneo, en 1976. La tarifa aplicable es la del transporte ferroviario, como si éste llegara hasta Bastia. Por otra parte se consiguieron descuentos en los transportes aéreos. El coste de esta política de transportes para Francia era de unos 100 millones de ECU en 1985. A diferencia de los vuelos entre Baleares y la Península, en Córcega la subvención es sólo de costa a costa, es decir en un vuelo Palma-Madrid sólo se recibiría descuento por la parte de trayecto Palma-Valencia.

Otra nota interesante sobre Córcega en su transporte marítimo es la política de apoyo a la exportación que se instrumenta con un descuento del 40% para el rolón que sale de la isla lleno, en relación con la tarifa de salida de vacío, hacia la costa francesa. Además los productos agrícolas exportados gozan de tarifas reducidas.

Para terminar mencionaremos que el Parlamento Europeo en una Resolución de 1983 sobre los problemas de transporte de las regiones periféricas de la CEE pedía la aplicación del principio de la continuidad territorial para los transportes marítimos, aplicable a proyectos "piloto" basados en la experiencia corsa. Por otra parte, y dado el carácter de servicio público del transporte, se justificaban las subvenciones como compatibles con las reglas de la libre competencia, para ciertas categorías de pasajeros y mercancías. Recordemos que la CEE pidió para los residentes comunitarios en Baleares los mismos descuentos de viajes a la Península/isla "por razón de residencia" de que gozan los habitantes de las islas.

El Parlamento también requiere acciones que faciliten el potencial de exportación de estas regiones periféricas, y para ello la financiación de las infraestructuras necesarias (puertos, aeropuertos, etc) y por tanto no se excluye que los fondos del FEDER puedan ser aplicados a estos proyectos. En 1987 España recibió 154,6 mil millones Pts., sin partida para Baleares (*).

Los problemas de insularidad que hoy se presentan en Baleares, concretamente en transportes, con respecto a la Península, podrán producirse en un futuro muy próximo (1992) en relación al espacio comunitario de la CEE, y concretamente en las comunicaciones con el sur de Francia. La falta de

* EL FEDER sólo concede ayudas a las regiones cuyo PIB es inferior al 75% de la media de la CEE, que asciende a 10.000 ECUS.

comunicación actual es preocupante, y se justifica por la ausencia de demanda de tráfico. Es de esperar que en un mercado "interior europeo" la demanda que surja será atendida por una oferta adecuada. Pero en todo caso Baleares no es beneficiaria de la financiación de más de 2.000 millones de Pts. de la CEE para 1988 y 1989, en tres proyectos de mejoras de conexiones de España con el continente comunitario (ferrocarril Madrid-Barcelona- Port Bou, y dos mejoras de infraestructuras de autovías que parten de Madrid).

5. ENCUESTA SOBRE EL COSTE DE LA INSULARIDAD

5.1 METODOLOGIA

Con la colaboración de las dos Cámaras de Comercio, la de Mallorca-Ibiza y Formentera, y la de Menorca, en el mes de Junio de 1988 se realizó la encuesta sobre el "Coste de la Insularidad de Baleares", según carta explicativa y modelo de cuestionario anexos.

Dado que el número de licencias era de 85.373 en Baleares, y comprobado que parte de ellas no eran efectivas o en uso, se limitó el universo a 61.630. La determinación de la muestra se realizó según normas estadísticas, sin desagregar las islas aun cuando después se detallan los resultados por separado.

Para un nivel de confianza del 95%, un margen de error del $\pm 5\%$, y para $p=q=50\%$, se fijó la muestra en 400 encuestas útiles. Por la experiencia de encuestas anteriores y el bajo porcentaje de contestación, se enviaron por correo 3.000 cuestionarios. Las respuestas fueron 389, ajustándose bastante bien a la muestra ideal, y representando un 13% de respuestas.

La separación del envío de cuestionarios por islas se llevó a cabo proporcionalmente al número de licencias efectivas, quedando repartido así:

CUESTIONARIOS ENVIADOS:		
MALLORCA.....	59,8%	
IBIZA-FOR.....	18,7%	
MENORCA.....	21,5%	
RESPUESTAS RECIBIDAS		
MALLORCA.....	66,0%	
IBIZA-FORM.....	8,8%	(*)
MENORCA.....	25,2%	

Para asignar a cada sector económico su parte de la muestra, se estudió la dependencia de cada uno con respecto de los inputs intermedios recibidos del exterior, aprovechando la información de las TIO 1983 de Baleares, y según se exhibe en la página siguiente.

Del sector primario, no se han realizado encuestas. El sector secundario (industria y construcción) ha recibido el 58% de las encuestas. Y el sector terciario, ha recibido el 42% restante de encuestas, en especial los comer-

* Ibiza presenta una desviación notable.

cientes mayoristas y minoristas, así como empresarios de la hostelería y la restauración. Dentro de este sector de "servicios", los transportistas no recibieron encuesta pero se les visitó personalmente para recabar información más completa sobre el tema. Es de destacar la especial ayuda recibida de BALCON y de la Consellería de Transportes de la CAIB.

También es reseñable que el cuestionario fue sometido a un "pre-test" entre 30 miembros de la Cámara de Mallorca-Ibiza y Formentera, y presentado a la Cámara de Menorca, antes de su lanzamiento definitivo.

El proceso de datos, y plan de explotación, ha sido realizado por L'EUR de Palma con la especial colaboración de Antonio Tarabini, y el Servicio de Informática de la Cámara de Comercio de Mallorca-Ibiza, con la especial colaboración de Jaime Escandell.

DISTRIBUCION DE ENCUESTAS DE "COSTE DE LA INSULARIDAD".

TITULO DE LICENCIA	MENORCA	IBIZA	MAJORCA	TOTAL
INDUSTRIAS DE MINERALES	3	6	24	33
INDUSTRIAS QUIMICAS-PLAST.	1	1	4	6
PRODUCTOS METALICOS, MAQUINAS	25	22	148	195
INDUSTRIAS ALIMENTICIAS, BEBID.	70	72	278	420
TEXTIL Y CONFECCION	2	3	12	17
CUERO, PIEL, CALZADO	65	37	143	245
MADERA Y MUEBLES.....	8	6	84	98
PAPEL, ARTES GRAFICAS	3	2	13	18
TRANSFOR.CAUCHO,RECUPERACION	6	6	29	41
BISUTERIA.....	50	4	16	70
CONSTRUCCION	100	78	422	600
COMERCIO MAYORISTA	150	106	414	670
COMERCIO MINORISTA	50	26	184	260
RESTAURANTES	7	38	62	107
HOTELES	50	32	68	150
SERVICIOS PERSONALES	10	9	51	70
TOTALES	600	448	1.952	3.000

Dentro de cada sector el criterio de envío de cuestionarios por las Cámaras ha sido según cuotas satisfechas a las mismas. Es decir, comenzando por los que más pagan, que son los que más activos están en el mercado al menos teóricamente, para descender a los que menos tributan. No se ha seguido pues un sistema aleatorio de distribución de la muestra.



Cuestionario de opinión sobre el COSTE DE LA INSULARIDAD DE BALEARES



Mayo 1988

Interpretación del cuestionario:

No existe una definición exacta del llamado «coste de la insularidad» pero entendemos que sería el que reflejase la problemática originada por el hecho insular frente a las comunicaciones con el Continente, tanto en el aspecto de los transportes como en el aspecto más amplio de la comunicación social, cultural y económica. Este aislamiento no debe plantearse sólo frente a la Península sino también frente al Continente de la Comunidad Económica Europea, en especial a partir de 1992. Por tanto, lo que actualmente puede ser una disparidad regional dentro de la España de las Autonomías, en un futuro inmediato podría serlo también en el Mercado Común Europeo, por el sólo hecho de la insularidad balear. Le rogamos la mayor sinceridad en sus respuestas, basadas en su experiencia empresarial y personal, evitando el reproducir los tópicos que sobre este tema existen en ámbitos sociales y políticos, salvo que le sean conocidos los hechos reales en que se basan. Garantizamos la confidencialidad y el anonimato de sus respuestas.

Instrucciones:

Conteste con una o varias cruces cada pregunta, es decir cabe respuesta múltiple en todas ellas. Recuerde que no interesa el transporte realizado dentro de su isla (excepto en pregunta 6). Solamente le pedimos que dé cifras (porcentajes) en las preguntas 6, 10 y 11. En lo posible refiera sus respuestas a sus experiencias de 1987.

Notas sobre preguntas:

- 6.— Porcentaje sobre el total de Pts facturadas (100) que corresponde a cada área. Por «origen» se entiende el de suministro (no el de fabricación). Por ejemplo: «compras»: de mi isla el 20%, de Cataluña el 50%, y del resto de España el 30%.
- 7.— Por «temporada alta» entendemos de Mayo a Septiembre. Por «temporada media» los meses de Abril y Octubre. Por «temporada baja» de Noviembre a Marzo.
- 10.— En cada columna exprese el porcentaje de coste de transporte/relativo en base al total en paréntesis (100), por ejemplo, en la 2ª columna «Venta de mercancías» el porcentaje representa la parte de coste de transporte sobre el total facturado al año. Por «ruptura de stocks» entendemos los costes causados por quedar sin productos en almacén debido a problemas de transporte, y por «gastos de viajes» entendemos los de la empresa, es decir los viajes de negocios cuyo coste se carga a la empresa. Si hay «portes pagados» indíquelo, y también si hay «portes debidos», con una cruz.
- 11.— Por ejemplo, 1ª columna: coste transporte por compras de Península el 80% del total de fuera de la isla, de otra isla 0% y del extranjero 20%.
- 12.— La 1ª columna se refiere al 25% de descuento por residencia en viajes a la Península, y el 10% a otra isla balear. La «tarifa especial para mercancías» se refiere a la que pueda darse por razón de insularidad, no la que se da normalmente por tipo de mercancía, volumen de negocio o rappel. Por ejemplo, la que se aplica a algunas mercancías (envases) de retorno a la Península por las navieras.
- 13.— Como quiera que la problemática de la insularidad tiene también un componente de «inversiones», es decir el factor insular cuenta en la decisión de una inversión en Baleares por parte de un español o un extranjero, ya que valora la «facilidad de transporte», además de otros conceptos, deseamos saber su opinión sobre este tema ya sea por vía de experiencia personal o por información que ha obtenido sobre otras personas o empresas. Por «inversión» entendemos la creación o ampliación de empresas privadas.
- 15.— En esta última pregunta, a modo de resumen, facilitamos la respuesta a aquellos que creen que existe un coste de insularidad pero que está «compensado por otros factores», generalmente no de tipo económico sino de calidad de vida. En todo caso agradecemos sus comentarios al respecto, en especial sobre esta última pregunta.

¡Gracias por su colaboración! Envíe sin demora, por favor, este cuestionario a:

CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE MALLORCA E IBIZA-FORMENTERA
(si Vd. reside en estas islas)
Calle Estudio General, nº 7
07001 Palma de Mallorca

o bien a:

CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE MENORCA (si Vd. reside en esta isla)
Calle Miguel de Veri, nº 3 A
Mahón

A través de su Cámara respectiva recibirá Vd. información del resultado de esta encuesta, una vez terminado el estudio sobre «El Coste de la Insularidad».

Cuestionario «Coste de la Insularidad»

CONFIDENCIAL

Residente en.....(indique isla)

1.— Sector de actividad a la que se dedica (escriba su especialidad) ☐ Agrícola-ganad. ☐ Industrial ☐ Construcc. ☐ Comercio ☐ Turismo ☐ Servicios

2.— Tipo de actividad que desarrolla ☐ Producción ☐ Distribución ☐ Representación ☐ Mayorista ☐ Minorista ☐ Servicios

3.— Categoría empresarial ☐ Empresa familiar ☐ Sociedad ☐ Autónomo ☐ Comunidad bienes ☐ Cooperativa ☐ Otro tipo

4.— ¿Con qué frecuencia viaja al año? (fuera de su isla)
 a Mallorca a Menorca a Ibiza-Form. a Península a Extranjero No viaje
 Famil. Negoc. Famil. Negoc. Famil. Negoc. Famil. Negoc. Famil. Negoc. pase a n° 6
 — Menos de 3 veces ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 — Más de 3 y menos de 6 veces ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 — Más de 6 veces ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

5.— ¿Qué medio de transporte usa normalmente
 — A la Península ☐ Avión ☐ Barco ☐ Coche en barco ☐
 — A otra isla balear ☐ ☐ ☐ ☐
 — Al extranjero ☐ ☐ ☐ ☐

6.— ¿Con qué áreas geográficas opera normalmente? en % de facturación
 — origen de compras (100) ☐ Mi isla ☐ Otra isla ☐ Cataluña ☐ Valencia ☐ Resto España ☐ Extranjero ☐
 — destino de ventas (100) ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

7.— ¿Se ha encontrado con problemas de transporte (ida y vuelta)
 Mallorca-Penín. Menorca-Penín. Ibiza-Penín. Entre islas Islas-Extranjero Sin problemas
 avión barco avión barco avión barco avión barco avión barco avión barco
 — De no haber billete o pasaje ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 — De falta de espacio para mercancía ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 — De horarios/frecuencias adecuados ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

8.— ¿En qué época ha tenido estos problemas.
 Siempre Semana Santa Navidades Temp. alta Temp. media Temp. baja
 avión barco avión barco avión barco avión barco avión barco avión barco
 — para personas ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 — para mercancías ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

9.— ¿Cómo calificaría estos inconvenientes?
 Recepción mcía. Envío mcía. Retraso mcía. Extravío/daño mercancía Viajes negocios Viajes familiares
 avión barco avión barco avión barco avión barco avión barco avión barco avión barco
 — graves ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 — notables ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 — normales ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

10.— ¿Podría cuantificar el coste de transporte y otros relacionados con él?
 Compra mcías. Venta mcías. Almacén regulador Ruptura stocks Gastos de viajes Mcía. dañada/perdida
 (coste total 100) (total fact. 100) (total fact. 100) (total fact. 100) (total fact. 100) (valor coste/fact.100)
 Sólo por actividad fuera de la isla ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐
 Si son «portes pagados/debidos» marque x ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

11.— ¿Podría distinguir el coste del transporte en % del total fuera de la isla?
 Por compras (100) Por ventas (100) Por viajes (100)
 — Entre isla y Península (ambos sentidos) ☐ ☐ ☐
 — Interinsular ☐ ☐ ☐
 — Entre isla y extranjero (ambos sentidos) ☐ ☐ ☐
 Si son «portes pagados/debidos» marque x ☐ ☐ ☐

12.— ¿Tiene alguna compensación económica por la insularidad
 Dcto. residente para viajes Tarifa especial para mcías.
 — relación con Península ☐ ☐
 — relación con otra isla balear ☐ ☐
 — relación con extranjero ☐ ☐

13.— ¿Ha influido el hecho insular en un proyecto de inversión en Baleares?
 No No lo sé Sí, facilitándolo Sí, impidiéndolo por motivo de transportes Sí, impidiéndolo por otros motivos
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

14.— ¿Cree que la insularidad ha tenido consecuencias de tipo cultural en Baleares?
 No No lo sé Sí, positivas Sí, negativas por motivo de comunicación Sí, negativas por otros motivos
☐ ☐ ☐ ☐ ☐

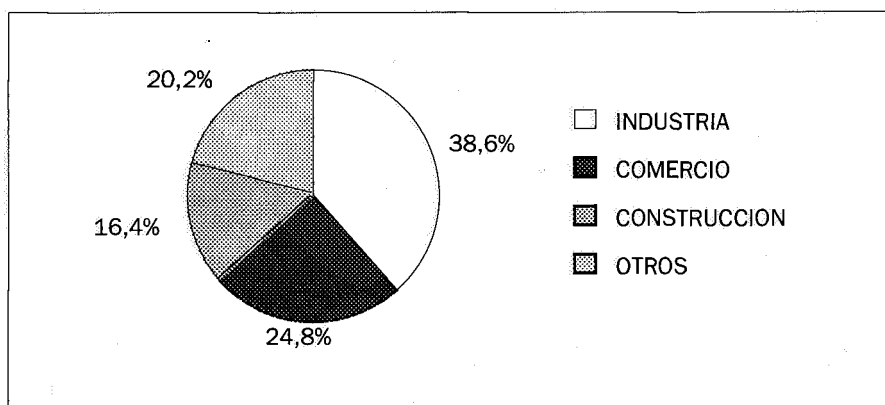
15.— ¿Cree que existe lo que se viene llamando como «coste de la insularidad»?
 No No lo sé Sí, para personas Sí, para mercancías Sí, para inversiones Está compensado por otros factores
☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Comentarios: (al dorso)

5.2 LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA

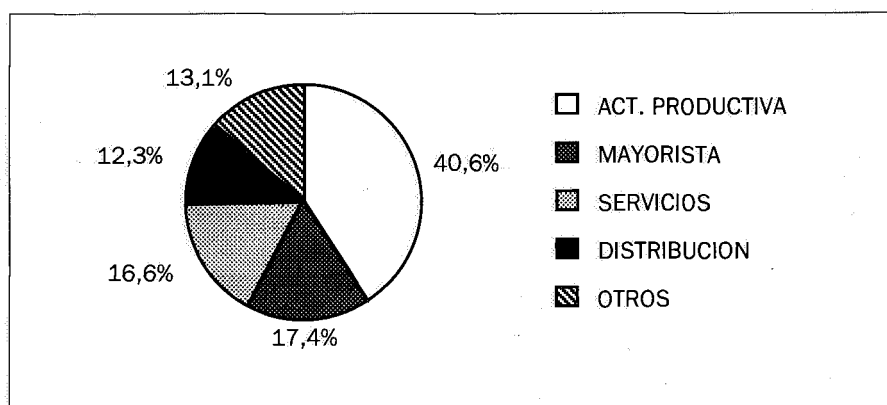
1- Sector de actividad:

Destacan la industria (38,6%), el comercio (24,8%) y la construcción (16,4%) del total de encuestados (389).



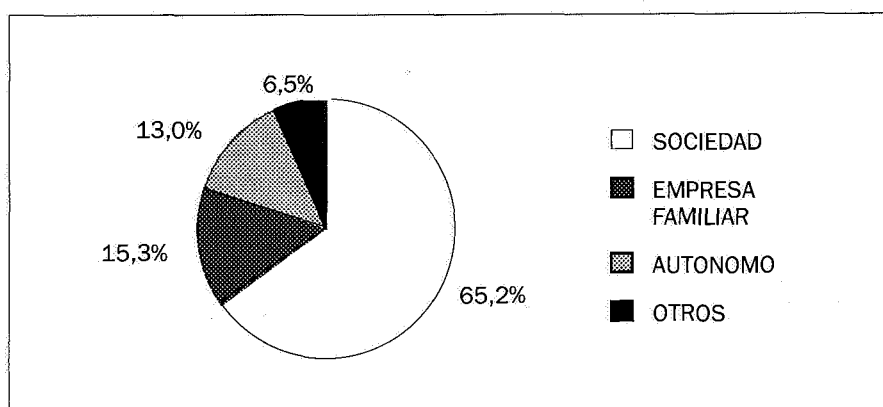
2- Tipo de actividad:

Destacan la productiva (40,6%), el "mayorista" (17,4%), los "servicios" (16,6%) y la distribución (12,3%).



3- Categoría empresarial:

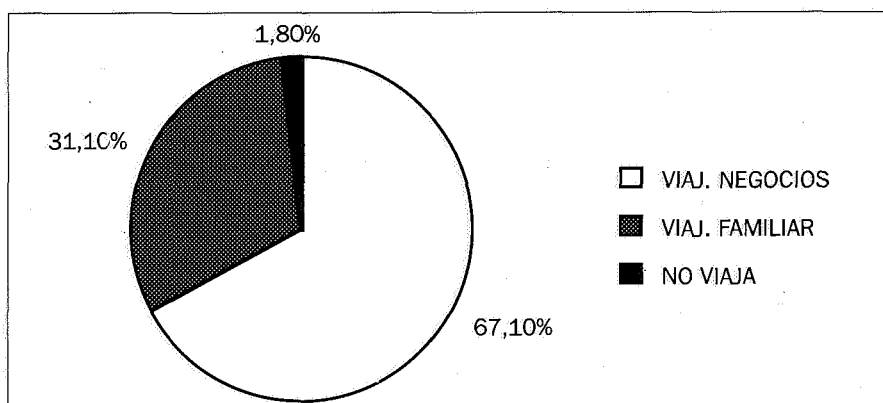
Destacan la "sociedad" (65,2%), la empresa familiar (15,3%), y el "autónomo" (con el 13%).



4- Frecuencia de los viajes fuera de la isla:

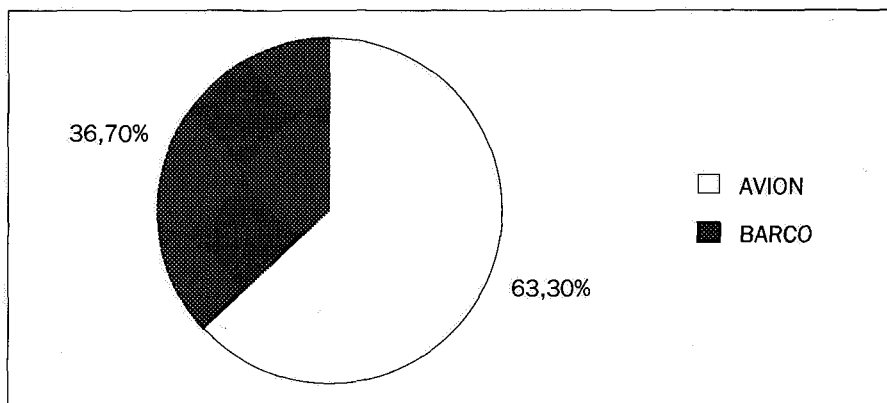
Los viajes de negocios son el 67,1% y los de familia el 31,1% del total, y sólo un 1,8% no viaja.

La frecuencia es mayor para los viajes de negocios. En viaje de negocios se contabiliza el 43,7% con más de 6 veces al año, 24,5% de 4 a 6 veces, y con 31,8% menos de 3 veces. En cambio para viajes familiares, más de 6 veces sólo el 19,3%, de 4 a 6 veces el 18,9% y menos de 3 veces el 61,8%.



5- Medio de transporte normal:

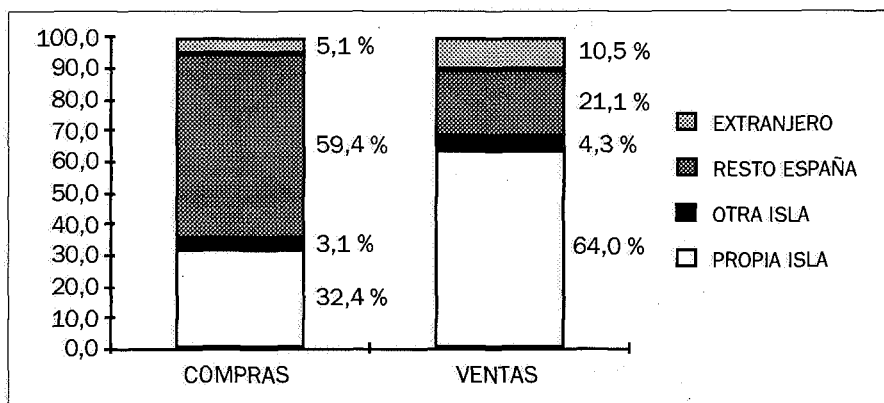
El avión es utilizado en un 63,3% y el barco en un 36,7%. Además se conoce que el 25% de los encuestados llevan su coche en el barco en una ocasión al año.



El destino del viaje es en ambos casos la Península en primer lugar (90%), seguido del viaje a otra isla (5%) y al extranjero (5%). Tomando sólo el avión el porcentaje hacia el extranjero, aumenta por encima del viaje hacia otra isla llegando a doblar el porcentaje (11%). Lógicamente en barco el porcentaje de salida al extranjero es inferior al 1% (dada la falta de comunicaciones).

6- Areas geográficas de comercio:

Se distingue entre compras y ventas. En las compras, y sobre un total 100%, el origen de las mercancías de la propia isla es del 32,4% de otra isla el 3,1%, del resto de España el 59,4% y del extranjero el 5,1%.



En las ventas, el 64% se realizan en la propia isla, el 4,3% en otra, el 21,1% en el resto de España, y el 10,5% en el extranjero.

Dentro del área "resto de España" destaca Cataluña como proveedor de Baleares en un 30% del total de compras, y "otras zonas" que no son ni Cataluña ni Valencia, como destino de nuestras ventas, el 12,9%, como primer cliente de Baleares.

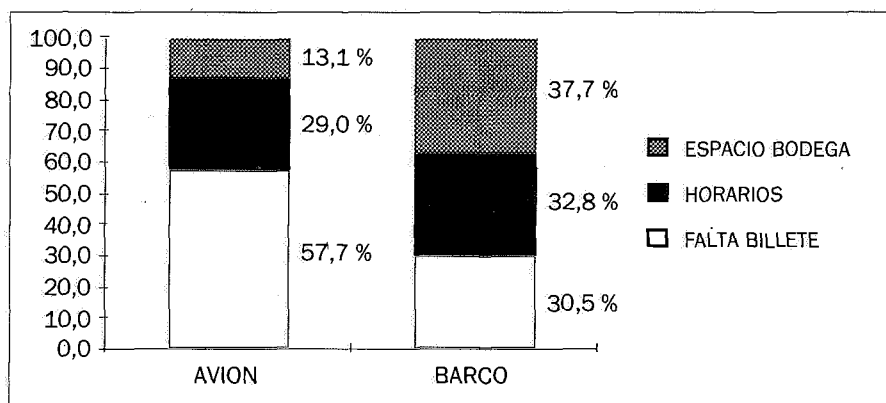
Por islas, en compras destaca Menorca con el 34,6% de Cataluña (más que en la misma isla 27%) y también Ibiza con el 30,3% de Cataluña (misma isla el 25,8%) Mallorca en cambio tiene 35,4% de misma isla y 28,1% de Cataluña. En ventas, en todas las islas más del 50% es en la misma isla (el 52% Menorca, 75% Ibiza). Por actividades destacan las compras del "comercio" de Cataluña, las mayores en las tres islas, y en Menorca la "industria" de Cataluña, mayor que misma isla. En las ventas la mayor parte es dentro de la isla, excepto "turismo" que vende el 70% al extranjero. La "industria" es la que menor porcentaje de ventas tiene dentro de su isla, pero todavía el primero en importancia.

7- Problemas del transporte:

Los problemas se detectan más en el avión (72,1%) dado que es el medio que más se emplea, y en el barco (20%), y un 7,9% de los encuestados no tienen problemas.

El tipo de problemas, se divide según sean de avión o barco. En el avión el principal (57,7%) es la falta de billete en ciertos momentos, el segundo es la inconveniencia de los horarios y frecuencias (29%) y el tercero la falta de espacio en bodega (13,3%).

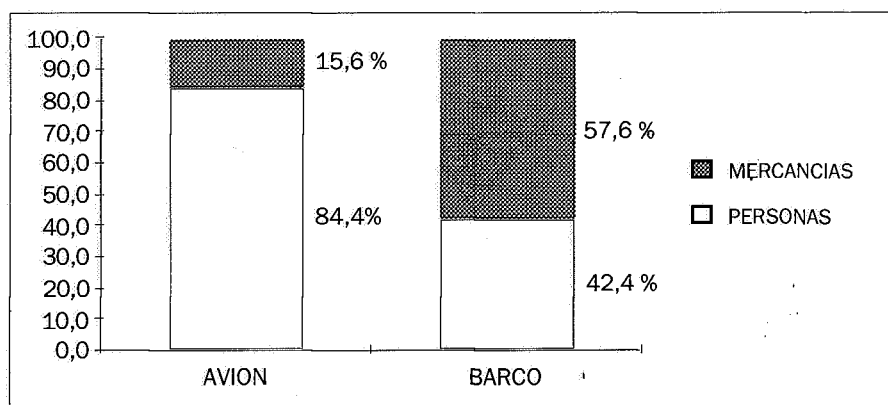
Para el barco, el primer problema es la falta de espacio en bodega (37,7%) el segundo el horario o frecuencia (32,8%) y el tercero la falta de pasaje o billete en ciertos momentos (30,5%).



Analizando los trayectos donde se presentan estos problemas, tenemos: los más frecuentes se presentan en el trayecto más demandado, o sea el de Baleares-Península (64,2% de problemas del avión y 74,2% del barco), siguiendo el trayecto Isla-Isla (24,8% del avión y 23,2% del barco) y el menos problemático es Baleares-Extranjero (11% del avión y 4,6% del barco).

8- Época en que se producen los problemas:

Distinguimos el medio de transporte y el tipo de viaje (personas y mercancías). En avión la proporción es de 84,4% de problemas para las personas y el 15,6% para las mercancías. En barco, el 42,4% son problemas para las personas y el 57,6% para las mercancías.

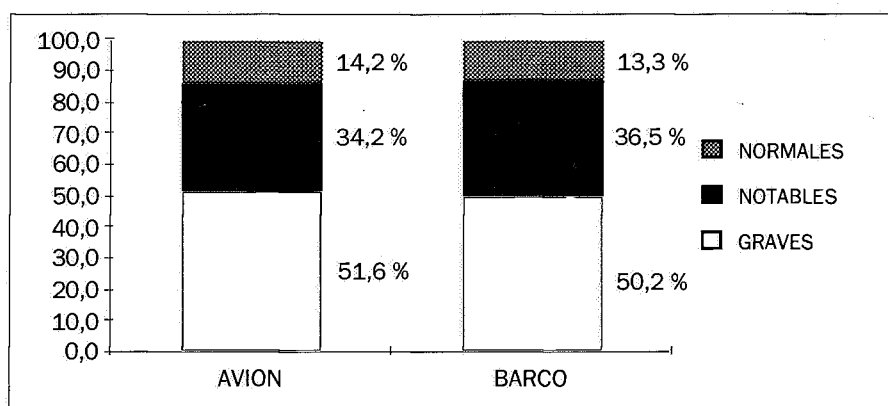


En cuanto a las épocas en que se presentan estos problemas descritos en la pregunta 7, para el avión son: temporada alta (35%), Semana Santa (23%) y Navidades (22%). Y para el barco las mismas y el mismo orden pero con mayor porcentaje de problemas en la "temporada alta", debido a la falta de espacio para embarcar vehículos privados.

9- Calificación de inconvenientes de transporte analizados antes:

En una clasificación de gravedad de inconvenientes entre "graves", "notables" y "normales", cuya suma es 100, tenemos las siguientes calificaciones: para el avión el 51,6% graves, el 34,2% notables y el 14,2% normales. Y para el barco, el 50,2% graves, el 36,5% notables y el 13,3% normales. El promedio es aritmético de unos sumandos que no tienen la misma ponderación, por lo que es sólo indicativo. Debe examinarse cada uno de ellos por separado, destacando el 67,6% de "gravedad" en el "retraso de recepción de mercancías", el 58,1% en la misma "recepción de la mercancía", y el 53,3% en los "viajes de negocios", en el avión. Y en el barco des-

taca la "gravedad" del 63,4% en "retraso de recepción de mercancía", el 50,4% en la misma "recepción de la mercancía". Por islas es Menorca la que califica peor los inconvenientes tanto de barco como avión.



10- Cuantificación del coste del transporte

Entramos en la parte del cuestionario que pide cuantificar la respuesta con un %. Como es comprensible, al margen de los posibles errores de interpretación de la pregunta, el resultado es la media aritmética de unas respuestas que provienen de distintos sectores y distintas islas. Por ello, los promedios deben ser tomados con reservas.

Así la construcción es el sector que mayor porcentaje tiene de coste de transporte sobre valor compras fuera de la isla (13,8% en Mallorca y 18,9% en Menorca).

En el coste sobre facturación ventas, la industria tiene el 10,8% en Mallorca, y el 8,9% en Menorca.

En el coste del almacén regulador de stocks, la industria soporta un coste del 22,2% en Mallorca pero sólo del 5% en Menorca. El comercio un 11,5% en Mallorca y un 17,3% en Ibiza.

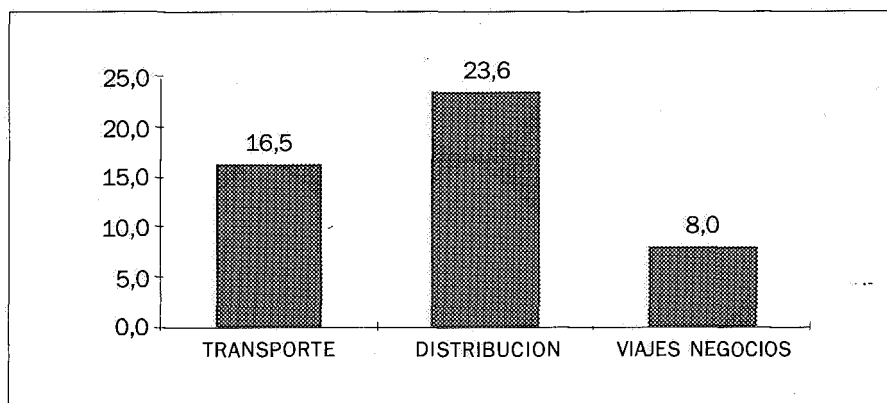
En el coste de ruptura de stocks (por fallos en el aprovisionamiento desde fuera de la isla) Mallorca presenta mayores porcentajes, que Ibiza, y ésta a su vez mayores que Menorca. Para la industria en Mallorca es del orden del 13,8%, para la construcción del 15,5% y para el comercio del 6,5%.

Los promedios resultantes son:

- Para compra de mercancías (sobre coste): el 13,7%
- Para venta de mercancías (facturación): el 10,5%
- Para almacén regulador (facturación): el 14,4%*
- Para ruptura de stocks (facturación): el 9,2% *
- Para pérdidas/daños de mercancía: el 4,2%, si bien están aseguradas en muchos casos.
- Para gastos de viajes de negocios (facturación): el 8%

De todo ello se desprende que, para valores máximos, el coste relativo de cada uno de estos epígrafes (en base a facturación en todos ellos) se distribuiría así:

- Para transporte: el 12,3% más 4,2% de mercancía dañada/pérdida= 16,5%
- Para distribución: el 23,6%
- Gastos de viaje de negocios: 8%



En la encuesta se preguntaba también si los encuestados recibían mercancía a "portes pagados en origen" y el resultado es que un 35% gozan de este sistema (aun cuando se les carga en el precio unitario de la mercancía en ocasiones el cliente en Baleares desconoce su cuantía, y por tanto des-

* Esta contestación es más subjetiva que objetiva, pero mide el grado de inconveniencia causado por el retraso de suministros, muy elevado.

conoce la incidencia comparativa del coste del transporte). Recíprocamente las ventas al exterior de Baleares en un 22% son a "portes debidos" a pagar por el comprador.

11- Cuantificar el coste de transporte según áreas que lo producen:

Esta pregunta enlaza con la nº6 en que se preguntaba cuales eran las áreas comerciales de actividad de transporte. Se trata de comparar cada porcentaje de negocio con un área, con el porcentaje de coste que origina cada una de ellas, en base 100 para ambas distribuciones.

Así para las compras, tenemos que el tráfico Península-Baleares representa el 87,9% del total exterior de las islas, y el coste del transporte imputable a esta zona es sólo del 53,6% del total por transportes con el exterior de Baleares. La razón son las economías de escala producidas por el volumen de comercio entre estas dos áreas, lo que equivale a mayor capacidad de carga, más competencia y menor repercusión de coste por TM.

En cambio el comercio interinsular, que representa el 4,6% del total exterior de las islas, soporta un 22,4% del coste de transporte exterior total lo que significa lo contrario de lo comentado antes: ausencia de economías de escala, poco volumen de tráfico, tarifas sin competencia y mayor coste repercutido por TM.

En el comercio con el extranjero, lógicamente el coste del transporte es muy superior (24,0%) al de la cuota de mercado geográfica que le corresponde en las compras de Baleares procedentes de fuera de las islas (7,5%) y ello debido a la distancia.

En los flujos de ventas, comprados según cuotas de mercado geográfico y coste de transporte atribuible a cada área, observamos que entre Península-Baleares se produce el mismo fenómeno de las compras, aunque con menos diferencia entre ambos porcentajes (19 puntos aquí frente a 34 de las compras). Ello es debido a la mayor incidencia del transporte en avión en las ventas que al ser más caro que el marítimo (compras) reduce aquella diferencia. Y lo mismo se puede decir del comercio interinsular y con el extranjero, donde estas diferencias son aún menores. Pero en los dos casos, el porcentaje de coste de transporte es mayor que el de la cuota de mercado.

Por último en los gastos de viajes de negocios, nos encontramos que los porcentajes del coste del transporte las áreas comerciales de ventas (ya que el esfuerzo del viaje es principalmente para vender) son similares a los propios de costes de transporte por ventas, analizados. Destaca un menor coste de viaje de negocios a otras islas y uno mayor al extranjero, en ambos casos por razón lógica de distancias.

12- ¿Existe compensación económica por insularidad?

Se trata de saber hasta qué grado se hace uso de los descuentos por viajes a la Península (25%) y a otra isla (10%) por razón de residencia, y si existe otro efectivo descuento (no oficial) sobre mercancías.

Sorprendentemente sólo el 68,6% de los encuestados lo disfruta. En los viajes con la Península el porcentaje es del 87,9%, razonablemente alto, pero en los interinsulares sólo un 49,4%. La explicación que se nos ocurre para ello es el hecho de que para el menor coste del viaje interinsular, el "descuido" de no hacer uso del descuento parece justificarse. En todo caso este es un fenómeno de Mallorca ya que en las otras islas ambos porcentajes son más elevados y "normales", si bien el porcentaje para el descuento interinsular sigue estando por debajo del descuento de Península.

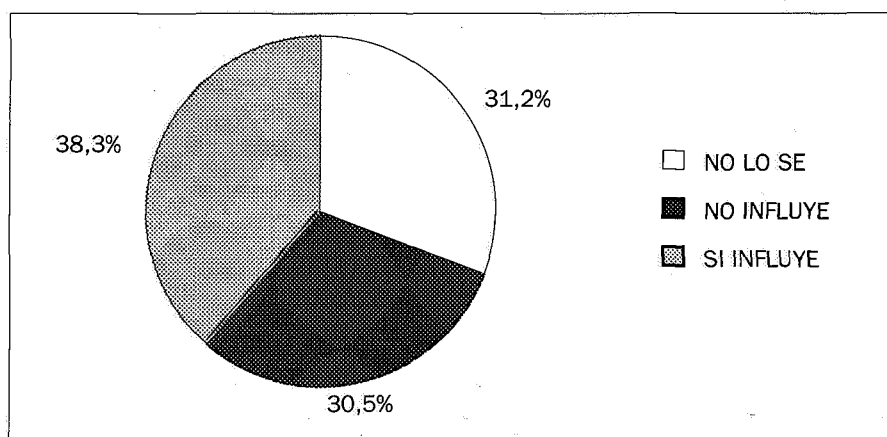
Las tarifas especiales, especialmente para viajes de "retorno" (envases) a la península, son consideradas como "compensación económica por la insularidad" sólo por un 3,2% de los encuestados.

13- Influencia de la insularidad en un proyecto de inversión

Entramos en un tercer bloque de preguntas sobre opiniones, no hechos, pero que reflejan una realidad.

Se quiere ver la incidencia del factor "transporte" y otros componentes de la insularidad sobre la toma de decisión de un proyecto de inversión en Baleares, incluso por parte de empresarios no residentes en las islas y a quienes el encuestado pueda conocer.

Por ello esta respuesta tiene el más elevado porcentaje de "no lo sé" (31,2%). Los que opinan que "no" impide una inversión el hecho insular son el 26,4% que junto a los que piensan que incluso la insularidad favorece esta inversión (como en el caso del turismo) que son el 4,4% dan un total de 30,5% de "no" influye negativamente.



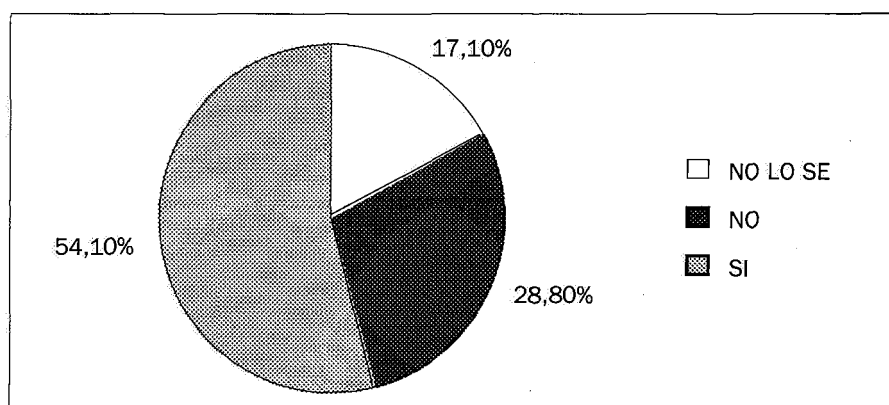
Por otro lado, los que piensan que "sí" impide una inversión el hecho insular son el 38,3%. Vemos pues una notable mayoría de los "sí" sobre los "no".

De entre los "sí" lo impide (38,3%), la mayor parte (29,6%) cree que es por motivo de "transportes" y el resto (8,7%) por "otros motivos".

Entre los que más destacan la parte negativa de la insularidad en relación a nuevas inversiones en Baleares, por una parte es Menorca la isla más afectada, y por otra parte son los "industriales" los que más alto porcentaje dan al "sí" (influye).

14- ¿Hay consecuencias culturales del hecho insular?

También aquí hay un notable porcentaje de "no lo sé" (17,1%). El grupo de los que opinan que no existen consecuencias o bien si existen son a favor de Baleares, son el 28,8% (11,2% opinan que "no" hay consecuencias, y el 17,6% que "sí" pero positivas para Baleares). Por otra parte, los que opinan que "sí, negativas" son el 54,1%, es decir más de la mitad de los encuestados. De ellos el 40,2% creen que es por motivos de "comunicación" (concepto más amplio que "transportes") y el 13'9% por "otros motivos".



También es Menorca que tiene el mayor porcentaje de los que opinan que "sí, negativas" consecuencias derivadas de la insularidad. Por sectores de actividad, es el "comercio" el que presenta el mayor porcentaje de "sí, negativas".

15- ¿Existe lo que se llama "coste de insularidad"?

Esta es la pregunta clave del cuestionario, y sobre ella hay que decir que el concepto de "coste de insularidad" fue definido en la nota u hoja explicativa del cuestionario como "el que reflejase la problemática originada por el

hecho insular frente a las comunicaciones con el Continente, tanto en el aspecto de los transportes como en el aspecto más amplio de la comunicación social, cultural y económica."

Por otra parte, hay que decir también que en el cuestionario no se prejuzga la existencia de este coste, ni se eliminó la posibilidad de que el encuestado conteste libremente, ya que en todas las preguntas hay un casillero para responder: "no lo sé", e incluso "sí pero es positivo para Baleares".

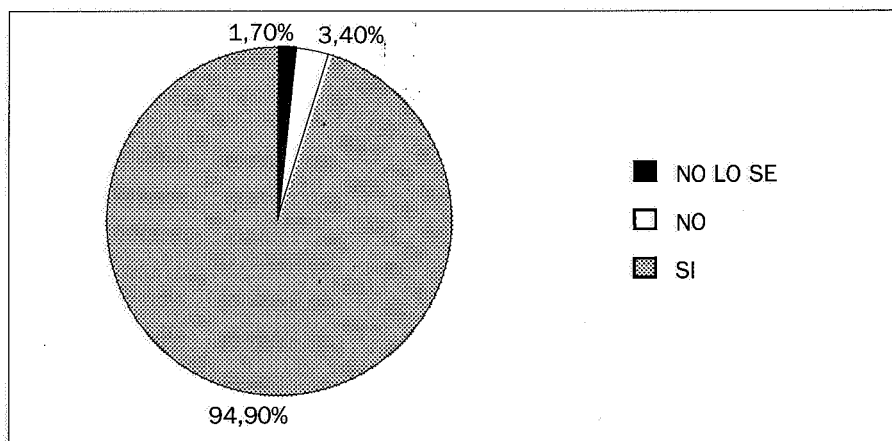
Los que no opinan son el 1,7% ("no lo sé"), porcentaje muy bajo, lo que indica que la casi totalidad de los residentes en Baleares están ya concienciados para emitir una respuesta sobre este tema.

El grupo de los que opinan que "no" (0,6%), más los que opinan que está "compensado" (2,8%), suma el 3,4%

Y el grupo de los que creen que existe el coste de la insularidad son el 94,9% de los encuestados. Una respuesta abrumadoramente testimonial sobre este tema.

De ellos, el 34,0% opina que existe para las personas, el 41,2% que existe para las mercancías y el 19,7% existe para las inversiones.

Por islas, los porcentajes son similares, con la ligera mayor proporción de menorquines que opinan que existe para las inversiones. Por actividades, en Mallorca es la "industria" (98,4%) la de mayor "sí", en Menorca es el "comercio" (98,1%) y en Ibiza de nuevo el "comercio" (97%).



5.3 DETALLE DE LAS RESPUESTAS

P.1 SECTOR DE ACTIVIDAD

	BALEARES%	MALLORCA%	IBIZA%	MENORCA%
AGRICOLA	2,7	1,7	2,5	5,3
INDUSTRIAL	38,6	40,4	17,5	41,6
CONSTRUCCION	16,4	17,8	7,5	15,9
COMERCIO	24,8	24,0	40,0	21,2
TURISMO.....	7,7	6,3	20,0	7,1
SERVICIOS (OTROS)	9,8	9,8	12,5	8,9
	100%	100%	100%	100%

Destacan los porcentajes más elevados de: Industria (38,6%), Comercio (24,8%) y Construcción (16,4%) en Baleares, pauta que se repite en Mallorca y Menorca. En Ibiza, en cambio es el "comercio" (40%) el mayor porcentaje, seguido de "turismo" (20%) e "industria" (17,5%), que responden a su estructura económica con escasa industria y mayor peso del sector turístico.

P.2 TIPO DE ACTIVIDAD

	BALEARES%	MALLORCA%	IBIZA%	MENORCA%
PRODUCCION.....	40,6	40,4	21,3	48,4
DISTRIBUCION	12,3	14,2	12,8	7,1
REPRESENTACION.....	3,5	2,9	2,1	5,5
MAYORISTA.....	17,4	17,5	23,4	14,8
MINORISTA	9,6	8,6	17,0	9,4
SERVICIOS.....	16,6	16,4	23,4	14,8
	100%	100%	100%	100%

El tipo de actividad productiva es la más representativa con el 40,6% seguida del "mayorista" con el 17,4% y el "distribuidor" con el 16,6% en Baleares. En "servicios" figura la suma de "Turismo" y "Otros servicios" de la pregunta P,1, que suman 17,5% en aquella distribución de porcentajes.

El sector "servicios", incluyendo turismo, con una participación de sólo el 17% en la muestra, queda suficientemente representado ya que si bien su peso en la economía balear, en términos de PIB es mayor, según explicado en el estudio su menor dependencia de inputs del exterior para su funcionamiento lo hace menos sensible al coste de insularidad, entendido como principalmente compuesto por el gasto de transporte de estos inputs.

Lo mismo podríamos decir del "comercio minorista", que se nutre de mayoristas en un gran porcentaje, por lo que está en situación poco óptima para poder evaluar el coste de insularidad (transporte) cuestionado en esta encuesta.

Por islas, la tónica de Baleares en cuanto a mayores porcentajes se mantiene, a excepción de Ibiza, donde el mayor corresponde al "mayorista" (23,4%) y también a "servicios" (23,4%).

P.3 CATEGORIA EMPRESARIAL

	BALEARES%	MALLORCA%	IBIZA%	MENORCA%
EMPRESA FAMILIAR.....	15,3	13,1	21,6	19,0
SOCIEDAD	65,2	66,8	70,3	59,0
AUTONOMO	13,3	13,1	5,4	17,0
COMUNIDAD DE BIENES	4,8	5,6	2,7	3,0
COOPERATIVA	0,7	0,7	-	1,0
OTRO TIPO	0,7	0,7	-	1,0
	100%	100%	100%	100%

Observamos que la categoría "sociedad" (65,2%) es la predominante, seguida de la "empresa familiar" (15,3%) y el "autónomo" (13,3%) en Baleares y en cada una de las islas. Es notable que en Mallorca se da el mismo porcentaje de "empresa familiar" y "autónomo", y la casi nula representatividad de otras formas asociativas, excepto la "comunidad de bienes" con un 5,6% en Mallorca.

Para analizar los resultados de la encuesta se considera significativo, además del sector y tipo de actividad de los encuestados, su categoría

"organización empresarial". La actitud ante el problema de la insularidad, desde la perspectiva de una "sociedad" puede ser menos crítica al ser contestado el cuestionario por un directivo o encargado, que cuando es el mismo "propietario" del negocio el que lo hace. Queremos también destacar que la encuesta iba dirigida a "empresarios" y no a consumidores/clientes/ciudadanos asalariados, por entender que los primeros son los que mejor pueden evaluarlo, especialmente en la faceta de transportes aquí cuestionada.

P.4 ¿CON QUÉ FRECUENCIA VIAJA AL AÑO? (FUERA DE SU ISLA)

	BALEARES	MALLORCA	IBIZA	MENORCA
POR FAMILIA	31,1%	29,0%	34,2%	35,2%
POR NEGOCIOS	67,1%	68,5%	65,8%	64,1%
NO VIAJO	1,8%	2,5%	-	0,7%
	100%	100%	100%	100%

Predomina el viaje de negocios (67,1%) sobre el familiar (31,1%). El "no viaja" es bajo por ser empresarios. Por islas, observamos un ligero mayor porcentaje en Mallorca para "negocios".

Analizamos ahora la frecuencia de los viajes, y tenemos:

	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
	FAMILIA	NEGOCIO	FAMILIA	NEGOCIO	FAMILIA	NEGOCIO	FAMILIA	NEGOCIO
MENOS 3 VECES	61,8%	31,8%	71,7%	33,1%	47,5%	27,3%	47,7%	30,3%
DE 4 A 6 VECES	18,9%	24,5%	13,7%	25,3%	25,0%	18,2%	27,1%	25,1%
MAS DE 6 VECES	19,3%	43,7%	14,6%	41,6%	27,5%	54,5%	25,2%	44,6%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Vemos que la frecuencia disminuye para los viajes familiares y aumenta para los negocios ("más de 6 veces": 19,3% familia y 43,7% negocios).

Por islas, destaca el gran porcentaje de familia "menos 3 veces" de Mallorca, el alto de Menorca para familia "4 a 6 veces", así como el de Ibiza para "más de 6 veces". Para negocios, se mantiene una pauta similar para las islas en relación a mayores porcentajes.

P.5 ¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE USA NORMALMENTE?

	BALEARES	MALLORCA	IBIZA	MENORCA
AVION	63,3%	66,3%	58,0%	57,9%
BARCO	36,7%	33,7%	42,0%	42,1%
	100%	100%	100%	100%
COCHE EN BARCO (S/TOTAL)	25%	26%	23%	26%

El avión es usado en una proporción de cerca de 2/1 con respecto al barco, en Baleares. El coche embarcado tiene un alto porcentaje, ya que una cuarta parte de los encuestados lo contestó así. No queda muy claro si ello responde a un modo normal de viajar (como se pedía en el cuestionario) o se trata sólo de uso esporádico. La observación de la realidad nos lleva a aceptar este último supuesto.

Por islas, Mallorca hace mayor uso del avión (tiene mayores facilidades de vuelos) y Menorca e Ibiza tienen porcentajes iguales de uso de avión y barco (58% avión- 42% barco).

Dado el problema de las deficientes comunicaciones interinsulares veamos como se reparte el tráfico por ambos medios de transporte.

TRAFICO A/DE	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
	AVION	BARCO	AVION	BARCO	AVION	BARCO	AVION	BARCO
PENINSULA-ISLA	83,8%	93,9%	81,1%	91,6%	82,5%	89,7%	91,9%	100%
INTERISLAS	4,8%	5,3%	5,3%	7,0%	5,0%	10,3%	3,0%	-
EXTRANJERO	11,4%	0,8%	13,5%	1,4%	12,5%	-	5,1%	-
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Observamos en Baleares, en el avión, el predominio casi absoluto de los viajes de/a Península, y para el barco aún más. El tráfico con extranjero por avión supera incluso al "interinsular". Este tráfico interinsular tanto en avión como en barco representa un 5% aproximadamente.

Por islas, el avión es más usado en Menorca para enlazar con la Península y en Mallorca para enlazar con el extranjero. En Menorca no existe tráfico interinsular en barco, según esta encuesta.

P.6 ¿CON QUÉ ÁREAS GEOGRÁFICAS OPERA NORMALMENTE?

% DE FACTURACION	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
	COMPRAS	VENTAS	COMPRAS	VENTAS	COMPRAS	VENTAS	COMPRAS	VENTAS
MI ISLA	32,4%	64,0%	35,4%	67,0%	25,8%	75,2%	27,0%	51,7%
OTRA ISLA	3,1%	4,3%	0,9%	5,1%	5,8%	1,7%	8,0%	2,9%
SUBTOTAL BALEARES	35,5%	68,3%	36,3%	72,1%	31,6%	76,9%	35,0%	54,6%
CATALUÑA	30,0%	6,3%	28,1%	5,1%	30,3%	0,4%	34,6%	12,0%
VALENCIA	7,6%	1,9%	7,7%	1,9%	11,3%	0,7%	6,1%	2,5%
RESTO ESPAÑA	21,8%	12,9%	22,0%	10,9%	22,6%	3,1%	20,7%	21,7%
	59,4%	21,1%	57,8%	17,9%	64,2%	4,2%	61,4%	36,2%
SUBTOTAL PENINSULA								
EXTRANJERO	5,1%	10,6%	5,9%	10,0%	4,2%	18,9%	3,6%	9,2%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

En Baleares:

Compras: destaca "Cataluña" con el 30% (las de Baleares el 32,4%)

Ventas: destaca "resto de España" con el 12,9% (las de Baleares el 68,8%)

En Mallorca:

Compras: destaca "Cataluña" con el 28,1% (las de Baleares el 36,3%)

Ventas: destaca "resto de España" con 10,9% (las de Baleares el 72,1%)

En Ibiza:

Compras: destaca "Cataluña" con 30,3% (las de Baleares el 31,6%)

Ventas: destaca "extranjeros" con 18,9% (las de Baleares el 76,9%)

En Menorca:

Compras: destaca "Cataluña" con el 34,6% (las de Baleares el 27%)

Ventas: destaca "resto de España" con 21,7% (las de Baleares el 54,6%)

En general y por bloques geográficos tenemos:

- Compras: son cerca de la mitad de las ventas en "Baleares", excepto Menorca en que hay menos ventas interiores. Muy poco tráfico interinsular 3%, y más en Ibiza (5,8%) y Menorca (8%).

En Península, es "Cataluña" el primer proveedor, en todas las islas seguido de "resto de España", y "Valencia" la Península es la 1ª zona.

En "Extranjero", son cerca de la mitad de las ventas, excepto Ibiza donde son 1/4 parte.

- Ventas: A Baleares hay pocas para "otra isla" (de un 5,1% de Mallorca a 1,7% Ibiza) pero es la zona 1ª de suministro, como es lógico. La "Península", es la segunda zona, siendo "resto de España" el primer destino en todas las islas. "Cataluña" que era el primer proveedor pasa a ser el 2º cliente, excepto para Ibiza donde el 2º es Valencia.

Al extranjero, debido al turismo, le corresponde un 10% (18,9% en Ibiza) y es más que a Cataluña, excepto para Menorca.

P.7 ¿SE HA ENCONTRADO CON PROBLEMAS DE TRANSPORTE? (IDA Y VUELTA).

MEDIO TRANSPORTE	BALEARES	MALLORCA	IBIZA	MENORCA
EN AVION.....	72,1%	66,7%	69,6%	85,6%
EN BARCO.....	20,0%	23,2%	27,8%	9,2%
SIN PROBLEMAS.....	7,9%	10,1%	2,6%	5,0%
	100%	100%	100%	100%

En el "avión" se dan las 3/4 partes de los problemas, para Baleares.

Observamos que Mallorca tiene el mayor porcentaje de "sin problemas" debido a sus mejores comunicaciones. Por el contrario Menorca tiene el mayor porcentaje en "avión", de forma notoria ya que al no ser utilizado el "barco" los problemas quedan en sólo un 9,2% frente al 20% de Baleares. Ibiza tiene más problemas que el promedio de Baleares en "barco".

TIPO DE PROBLEMAS	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
	AVION	BARCO	AVION	BARCO	AVION	BARCO	AVION	BARCO
DE NO HABER BILLETE/PASAJE	57,7%	30,5%	57,1%	30,3%	62,1%	30,7%	57,4%	18,8%
DE FALTA ESPACIO MCIA.	13,3%	37,7%	10,1%	31,1%	13,9%	31,3%	17,9%	46,8%
DE HORARIOS/FRECUENCIAS.	29,0%	32,8%	32,8%	38,6%	24,0%	38,0%	24,7%	34,4%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Del total de encuestados en Baleares, en relación al avión, los mayores porcentajes son de "falta de billete" (57,7%) y "horarios/frecuencias". En barco, en cambio, el mayor porcentaje de problemas, es de la "falta de espacio/mcías" (37,7%).

Bajando ahora a investigar en que trayectos se producen los problemas tenemos:

TRAYECTOS	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
	AVION	BARCO	AVION	BARCO	AVION	BARCO	AVION	BARCO
ISLAS-PENINSULA	64,2%	74,2%	67,1%	72,4%	58,1%	69,1%	61,2%	75,0%
ISLAS-ISLAS	24,8%	23,2%	20,9%	23,8%	28,6%	23,8%	30,4%	18,8%
ISLAS-EXTRANJERO	11,0%	4,6%	12,0%	3,8%	13,3%	7,1%	8,4%	6,2%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Observamos que para el promedio de Baleares, tanto en avión como en barco, el mayor porcentaje es "Península". Por islas, siguen la misma pauta, para "Península", y para "Islas-Islas" destacan Ibiza y Menorca en avión con altos porcentajes, en especial Menorca. En "Islas-Extranjero", es Ibiza en avión y barco.

P.8 ¿EN QUÉ ÉPOCA HA TENIDO ESTOS PROBLEMAS DE P.7?

AVION	BALEARES(100)		MALLORCA(100)		IBIZA(100)		MENORCA(100)	
	PERSONAS	MCIAS	PERSONAS	MCIAS	PERSONAS	MCIAS	PERSONAS	MCIAS
SIEMPRE	82,9%	17,1%	84,0%	16,0%	83,3%	16,7%	80,0%	20,0%
SEMANA SANTA	87,6%	12,4%	89,6%	10,4%	87,6%	12,5%	83,9%	16,1%
NAVIDADES	84,5%	15,5%	85,7%	14,3%	92,9%	7,1%	80,3%	19,7%
TEMPORADA ALTA	81,5%	18,5%	84,7%	15,3%	70,0%	30,0%	79,3%	20,7%
TEMPORADA MEDIA (#)	88,8%	11,2%	89,7%	10,3%	70,0%	30,0%	93,5%	6,5%
TEMPORADA BAJA (#)	81,8%	18,2%	100,0%	-	66,7%	33,3%	75,0%	25,0%
PROMEDIO (*)	84,4%	15,6%	88,9%	11,1%	78,4%	21,6%	82,0%	18,0%
(MEDIA ARIT.M)								

* Los promedios son similares a "siempre" en avión, pero difieren en barco por apreciación del encuestado.

Respuestas poco significativas.

BARCO	BALEARES(100)		MALLORCA(100)		IBIZA(100)		MENORCA(100)	
	PERSONAS	MCÍAS	PERSONAS	MCÍAS	PERSONAS	MCÍAS	PERSONAS	MCÍAS
SIEMPRE	21,9%	78,1%	22,7%	77,3%	25,0%	75,0%	16,7%	83,3%
SEMANA SANTA	57,8%	42,2%	64,6%	35,4%	41,7%	58,3%	25,0%	75,0%
NAVIDADES	53,3%	46,7%	58,3%	41,7%	60,0%	40,0%	14,3%	85,7%
TEMPORADA ALTA	40,6%	59,4%	42,3%	57,7%	35,3%	64,7%	36,8%	63,2%
TEMPORADA MEDIA (#)	22,2%	77,8%	15,8%	84,2%	28,6%	71,4%	100,0%	-
TEMPORADA BAJA (#)	14,3%	85,7%	20,0%	80,0%	-	100%	-	100%
PROMEDIO (*) (MEDIA ARIT.M)	42,4%	57,6%	37,3%	62,7%	31,8%	68,2%	32,1%	67,9%

Destacan por encima de promedios de avión (mayor para personas que para mercancías):

- En Baleares: Semana Santa para personas. Temporada alta para mcías.
- En Mallorca: Semana Santa para personas. Temporada alta y Navidades para mcías.
- En Ibiza: Navidades y Semana Santa para personas. Temporada alta para mcías.
- En Menorca: Semana Santa para personas. Temporada alta y Navidades para mcías.

Destacan por encima de promedios de barco (mayor para mcías. que para personas).

- En Baleares: Semana Santa y Navidades para personas. Temporada alta para mcías.
- En Mallorca: Semana Santa, Navidades y temporada alta para personas.
- En Ibiza: Navidades y Semana Santa para personas. Temporada alta para mcías. (aún inferior a promedio).
- En Menorca: Temporada alta para personas. Navidades y Semana Santa para mcías.

* Los promedios son similares a "siempre" en avión, pero difieren en barco por apreciación del encuestado.

Respuestas poco significativas.

RESUMEN "EPOCA PROBLEMAS"	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
	PERSONAS	MCÍAS	PERSONAS	MCÍAS	PERSONAS	MCÍAS	PERSONAS	MCÍAS
SIEMPRE	9,6%	9,9%	10,1%	9,2%	14,1%	8,7%	7,4%	15,8%
SEMANA SANTA	22,7%	19,8%	23,2%	20,1%	18,8%	26,1%	23,0%	10,5%
NAVIDADES	22,0%	18,6%	22,6%	20,1%	16,5%	10,9%	22,6%	18,4%
TEMPORADA ALTA	35,0%	41,2%	35,5%	40,6%	35,3%	37,0%	34,0%	50,0%
TEMPORADA MEDIA	9,4%	8,4%	7,9%	7,9%	11,8%	15,2%	11,5%	2,7%
TEMPORADA BAJA	1,3%	2,1%	0,8%	2,1%	3,5%	2,2%	1,5%	2,6%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Destacan los altos porcentajes de temporada alta, Semana Santa y Navidades, en avión. Y especialmente "Temporada alta" en barco (problemas de embarque de coches) sobre todo en Menorca.

P.9 ¿COMO CALIFICARIA ESTOS INCONVENIENTES RELATIVOS A P.7?

BILLETES/ESPACIO/HORARIOS	AVION (100%)			BARCO (100%)		
	GRAVES	NOTABLES	NORMALES	GRAVES	NOTABLES	NORMALES
RECEPCION MCÍAS.	58,1%	30,5%	11,4%	50,4%	41,6%	8,0%
ENVIO MCÍAS.	51,9%	32,5%	15,6%	49,4%	37,6%	12,9%
RETRASO MCÍAS.	67,6%	23,5%	8,8%	63,4%	30,3%	6,3%
EXTRAVIO/DAÑO MCÍAS.	41,7%	25,0%	33,3%	38,5%	23,1%	38,4%
VIAJES NEGOCIOS.....	53,3%	38,1%	8,6%	41,3%	50,0%	8,7%
VIAJES FAMILIARES.....	36,2%	40,9%	22,8%	32,4%	45,9%	21,6%
BALEARES PROMEDIO*	51,6%	34,2%	14,2%	50,2%	36,5%	13,3%

Observamos en "avión", los mayores porcentajes de "graves" para descender a "notables" y "normales" con el menor, con la excepción de "extravio/daño mcías" en que el "normal" tiene mayor porcentaje. Destaca en "graves" el "retraso de mcías" con un 67,6% y el menor porcentaje de "viajes familiares" con 36,2%.

En "barco", se sigue la misma pauta de avión en el orden decreciente de porcentajes desde "graves" a "notable" y "normal", y con valoraciones medias muy similares sobre los inconvenientes, excepto "extravio/daño mcías". En los "graves" destaca de nuevo el "retraso de mcías" con el 63,4%, y el menor porcentaje es también como en "avión" el "viaje familiar" (32,4%).

* Ponderando por el mismo valor cada una de las 6 respuestas (media aritmética).

PROMEDIO INCON- VENIENTES DE P.7	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
	AVION	BARCO	AVION	BARCO	AVION	BARCO	AVION	BARCO
GRAVES	51,6%	50,2%	50,6%	43,2%	45,7%	55,3%	54,6%	55,2%
NOTABLES	34,2%	36,5%	33,2%	43,5%	28,1%	19,5%	31,0%	29,6%
NORMALES	14,2%	13,3%	16,2%	13,3%	26,2%	25,2%	14,4%	15,2%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Observamos que: en Mallorca, en avión se sigue pauta de Baleares, ya descrita arriba, y en "barco" hay menos porcentaje de grave y más de notable.

En Ibiza, en "avión" hay menos inconvenientes que para el promedio de Baleares, y en "barco" hay más porcentaje de grave y menos de notable.

En Menorca, en "avión" hay mayor porcentaje de "grave" que Baleares y en "barco" lo mismo. Es la isla que califica peor los inconvenientes.

**P.10 ¿PODRIA CUANTIFICAR EL COSTE DEL TRANSPORTE
Y OTROS RELACIONADOS CON ÉL?**

SOBRE UN TOTAL 100%	BALEARES	MALLORCA	IBIZA	MENORCA
C- COMPRA MCÍAS	13,7%	12,6%	22,0%	13,6%
F- VENTA MCÍAS	10,5%	11,2%	12,4%	8,5%
F- ALMACÉN REGULADOR.....	14,4%	15,2%	17,3%	5,0%
F- RUPTURA STOCKS.....	9,2%	11,5%	9,0%	3,2%
SUMA COSTES "ALMACENAJE"	23,6%	26,7%	26,3%	8,2%
C/F MCIA. DAÑADA/PERDIDA	4,2%	4,8%	4,0%	1,7%
F- GASTOS DE VIAJE	8,0%	7,5%	6,0%	9,7%
C= SOBRE COSTE 100%				
F= SOBRE FACTURACION 100%				

Compra de mcías: nos inclinamos a considerar más representativo el promedio de Mallorca-Menorca (13%) que el de Ibiza (22%) por su menor representatividad.

Venta de mcías: Está en menos que la compra, en parte por ser sobre facturación, es decir una base mayor. Destaca el menor porcentaje de Menorca.

Almacén regulador: Es elevado el coste (15%) excepto para Menorca, que es 1/3 parte del de Baleares.

Ruptura de stocks: Está cerca del 10%, excepto para Menorca que es 1/3 menos.

Mcías. dañadas/perdidas: Está en un 4%, excepto Menorca que es 1/2 menos.

Gastos de viaje: Es similar en las tres islas, aunque menor en Ibiza por su menor actividad industrial. Baleares promedia el 8%.

Dado que la mayor parte de la producción o productos son para consumo interior de las islas, el coste de transporte de "compras" sumado al de "almacenaje" nos da un 30% aproximadamente sobre total facturación.

Veamos ahora estos porcentajes según ramas de actividad:

Con las respuestas no representativas dejamos en blanco el porcentaje.

COMPRA MERCANCIAS	MALLORCA	IBIZA	MENORCA
INDUSTRIA	13,2%	-	9,8%
CONSTRUCCION.....	13,8%	-	18,9%
COMERCIO.....	11,5%	-	-
TURISMO	16,5%	-	-
SERVICIOS.....	14,4%	-	-
AGRICOLA	-	-	15,7%
VENTA DE MERCANCIAS			
INDUSTRIA	10,8%	17,0%	8,9%
CONSTRUCCION.....	11,0%	9,3%	9,8%
COMERCIO.....	7,4%	-	5,7%
TURISMO	-	-	-
SERVICIOS.....	-	-	-
ALMACÉN REGULADOR			
INDUSTRIA	22,2%	-	5,0%
CONSTRUCCION.....	12,3%	-	5,0%
COMERCIO.....	11,5%	17,3%	-
TURISMO	-	-	-
SERVICIOS.....	-	-	-
RUPTURA DE STOCKS			
INDUSTRIA	13,8%	8,0%	3,3%
CONSTRUCCION.....	15,5%	-	2,5%
COMERCIO.....	6,5%	11,2%	3,5%
TURISMO	-	-	-
SERVICIOS.....	-	-	-

En la contestación sobre "portes debidos/pagados, tenemos estos % de beneficiarios/gravados.

	BALEARES	MALLORCA	IBIZA	MENORCA
BENEFICIARIO POR COMPRAS PORTES PAGADOS	35,0%	34,6%	23,5%	39,8%
GRAVADOS POR VENTAS PORTES DEBIDOS	21,8%	21,0%	14,7%	26,5%

Destaca el 35% de compras realizadas a "portes pagados" lo que facilita la desinformación sobre coste de transporte.

**P.11 ¿PODRÍA DISTINGUIR EL COSTE DEL TRANSPORTE
EN % DEL TOTAL FUERA DE LA ISLA?**

FLUJOS (*)	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
COSTE COMPRA	COMPRAS	A GEOGRAF.	COMPRAS	A GEOGRAF.	COMPRAS	A GEOGRAF.	COMPRAS	A GEOGRAF.
ENTRE ISLA Y PENINSULA	53,6%	87,9%	49,8%	89,5%	72,3%	86,5%	59,2%	84,1%
INTERINSULAR	22,4%	4,6%	23,8%	2,6%	11,7%	7,8%	27,0%	10,9%
ENTRE ISLA Y EXTRANJERO	24,0%	7,5%	26,4%	7,9%	12,0%	5,7%	13,8%	5,0%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
FLUJOS (*)	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
COSTE COMPRA	VENTAS	A GEOGRAF.	VENTAS	A GEOGRAF.	VENTAS	A GEOGRAF.	VENTAS	A GEOGRAF.
ENTRE ISLA Y PENINSULA	39,8%	58,6%	37,3%	54,2%	7,3%	16,9%	55,2%	74,9%
INTERINSULAR	24,8%	11,9%	27,3%	15,5%	92,7%	6,9%	8,0%	6,0%
ENTRE ISLA Y EXTRANJERO	35,4%	29,5%	35,4%	30,3%	-	76,2%	36,8%	19,1%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
FLUJOS (*)	BALEARES		MALLORCA		IBIZA		MENORCA	
COSTE COMPRA	VIAJES	A GEOGRAF.	VIAJES	A GEOGRAF.	VIAJES	A GEOGRAF.	VIAJES	A GEOGRAF.
ENTRE ISLA Y PENINSULA	39,2%	58,6%	38,3%	54,2%	74,5%	16,9%	47,6%	74,9%
INTERINSULAR	22,8%	11,9%	24,2%	15,5%	25,5%	6,9%	19,5%	6,0%
ENTRE ISLA Y EXTRANJERO	38,0%	29,5%	37,5%	30,3%	-	76,2%	32,9%	19,1%
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

* Los porcentajes de áreas geográficas de actividad (p.6) se han reducido a base 100 sin "mi isla" a fin de poder comparar costes por transporte y áreas.

Según áreas de "flujos de ventas" se distribuyen las áreas geográficas.

Existe una correlación entre costes y áreas geográficas, que no es perfecta debido a distancias, coste de transporte y "esfuerzo" comercial reflejado en viajes y que suele ser para "ventas".

- En cuadro de compras observamos: el desproporcionado coste/área para el "interinsular" en todas las islas, en especial en Mallorca.

- En cuadro de ventas observamos: el desproporcionado coste/área para el "interinsular" en todas las islas, en especial en Ibiza.

- En cuadro de viajes observamos: el gran coste/área para "extranjero" que es explicable por razón de distancia.

P.12 ¿TIENE ALGUNA COMPENSACION ECONOMICA POR LA INSULARIDAD?

	% BALEARES		%MALLORCA		%IBIZA		%MENORCA	
	DESCUENTO VIAJES	TARIFA MCIAS	DESCUENTO VIAJES	TARIFA MCIAS	DESCUENTO VIAJES	TARIFA MCIAS	DESCUENTO VIAJES	TARIFA MCIAS
RELACION CON PENINSULA	87,9	4,1	86,8	5,4	91,2	2,9	89,8	1,0
RELACION CON OTRA ISLA BALEAR	49,4	1,8	38,9	1,6	73,5	-	68,4	3,1
RELACION CON EXTRANJERO	-	0,5	-	0,8	-	-	-	-
PROMEDIOS	68,6	3,2	62,8	3,9	82,4	1,5	79,0	2,0

La información que facilita esta respuesta es que el "descuento de residencia" al que tienen derecho los residentes en Baleares en sus desplazamientos por mar y aire a la Península (25% sobre tarifa) y a otra isla (10% sobre tarifa) es bastante utilizado en el primer caso (87,9%) pero relativa y sorprendentemente poco en el segundo caso (49,4%). Hasta aquí los datos del promedio para Baleares.

Por islas, es Ibiza la que hace más uso del "descuento de residencia" en los dos casos (91,2% y 73,5%) respectivamente para Península e interinsular. Menorca se sitúa en segundo lugar, y Mallorca en el último puesto, debido al bajo porcentaje de uso del descuento interinsular (sólo 38,9%).

En cuanto a la "tarifa especial para mercancías", según explicado en la hoja informativa anexa al cuestionario, se benefician sólo el 3,2% de los encuestados (Baleares), siendo el 4,1% para la Península y de poca relevancia para el tráfico "interinsular" y con el "extranjero".

Por islas, Mallorca es la única que goza de ciertas tarifas especiales con el "extranjero". Ibiza no cuenta más que con la correspondiente a tráfico con la Península, y Menorca destaca por el mayor porcentaje de "interinsular" de todas las islas y uno escaso para el de "Península".

**P. 13 ¿HA INFLUIDO EL HECHO INSULAR EN UN PROYECTO
DE INVERSIÓN EN BALEARES?**

	%BALEARES	%MALLORCA	%ÍBIZA	%MENORCA
NO LO SÉ (SUBTOTAL)	31,2	32,3	36,1	26,5
No... ..	26,4	28,2	25,0	21,4
SI, FACILITANDOLA	4,4	4,5	8,3	3,1
SUBTOTAL NO	30,5	32,7	33,3	24,5
SI, IMPIDIÉNDOLA (SUBTOTAL).....	38,3	35,0	30,6	49,0
POR TRANSPORTE.....	29,6	28,1	25,0	34,7
POR OTRO MOTIVO.....	8,7	6,9	5,6	14,3
	100%	100%	100%	100%

Hemos establecido 3 grupos de respuestas : "No lo sé", "No" y "Sí".

Para Baleares vemos que el "sí" (efecto negativo de la insularidad) es el mayor porcentaje (38,3%) y el "no lo sé" y "no" se reparten casi por igual al resto (31,2% y 30,5% respectivamente).

Por islas, es Menorca la que da mayor porcentaje de "sí" (49%) debido al componente negativo del transporte. También Menorca tiene el menor porcentaje de "no lo sé" . Es Ibiza la que tiene más alto el "no lo sé".

Dentro de las causas del "Sí" (efecto negativo) es el transporte la más destacada con el 77,3% del 38,3%.

Por sectores de actividad, destaca el mayor porcentaje de "industria" para el "sí, impidiéndola".

**P.14 ¿CREE QUE LA INSULARIDAD HA TENIDO CONSECUENCIAS
DE TIPO CULTURAL EN BALEARES?**

	%BALEARES	%MALLORCA	%ÍBIZA	%MENORCA
NO LO SÉ	17,1	19,0	15,4	12,7
No	11,2	12,3	5,1	10,8
SI, POSITIVAS.....	17,6	16,0	25,6	18,6
SUBTOTAL "No"	28,8	28,3	30,7	29,4
SI, NEGATIVAS (SUBTOTAL)	54,1	52,7	53,9	57,9
POR COMUNICACION	40,2	39,4	30,8	46,1
POR OTROS MOTIVOS.....	13,9	13,3	23,1	11,8
	100%	100%	100%	100%

Hemos dividido estas respuestas en 3 grupos: "No lo sé", "No" y "Sí".

En Baleares, vemos que el "Sí" (efecto negativo de la insularidad) es el mayor porcentaje (54,1%), el "No" tiene el 28,8% y el "No lo sé" el 17,1%.

Por islas es Menorca la que da mayor porcentaje el "Sí", debido a la causa negativa de la comunicación que tiene el mayor porcentaje de las islas. Ibiza tiene el mayor porcentaje del "no", también debido a la valoración de la "comunicación".

Dentro de las causas del "Sí" (negativo) destaca el factor "comunicaciones" con el 74,3% del 54,1%.

Por sectores de actividad, destaca el "comercio" con el mayor porcentaje de "sí, negativas".

**P.15 ¿CREE QUE EXISTE LO QUE SE VIENE LLAMANDO
COMO "COSTE DE LA INSULARIDAD"?**

	BALEARES	MAJORCA	IBIZA	MENORCA
NO LO SÉ (SUBTOTAL).....	1,7	1,5	2,9	1,8
No	0,6	0,6	1,4	0,5
COMPENSADO	2,8	2,5	2,8	3,6
SUBTOTAL "No"	3,4	3,1	4,2	4,1
SI (SUBTOTAL).....	94,9	95,4	92,9	94,1
- PARA PERSONAS.....	34,0	34,5	34,3	32,6
- PARA MERCANCIAS	41,2	41,9	35,7	41,2
- PARA INVERSIONES.....	19,7	19,0	22,9	20,3
	100%	100%	100%	100%

Hemos dividido las respuestas en 3 grupos: "No lo sé", "No" y "Sí".

En Baleares, el "Sí" (hay "coste de insularidad") es opinión compartida por el 94,9% de los encuestados. El "no lo sé" es sólo el 1,7% es decir la casi totalidad de los encuestados tiene una idea hecha sobre el tema.

El "no" es del 3,4% gracias a los que creen que está "compensado" (82,3% del "No").

El reparto del "Sí" es como sigue: 35,8% existe para personas, 43,4% existe para mercancías, y 20,8% para inversiones, para un total de 100%.

Por islas, Mallorca muestra el mayor porcentaje de "Sí" (95,4%) e Ibiza el menor (92,9%). Para "personas", Menorca tiene el menor, y Mallorca e Ibiza el mismo mayor. Para "mercancías", de nuevo Mallorca tiene el mayor igual que Menorca, e Ibiza tiene un porcentaje más bajo. Para "inversiones" el mayor porcentaje es para Ibiza y el menor para Mallorca, pero sin diferencias significativas en todos los casos, salvo el de Ibiza (menor) para mercancías.

5.4 COMENTARIOS AL DORSO DEL CUESTIONARIO SOBRE "COSTE DE LA INSULARIDAD".

Mallorca:

Destacamos los siguientes comentarios resumidos:

- "Tenemos la autopista sobre el mar más cara de España"
- "Nuestra región siempre ha sido solidaria económicamente con otras de España, a cambio sólo pedimos una desgravación del coste de la insularidad para no estar marginados respecto a la competitividad con el resto del Estado".
- "La insularidad representa una falta de disponibilidad de toda una gama de productos, y poca rotación de algunos en el almacén".
- ¿Por qué no hay descuento sobre mercancías, como en Canarias?
- No recalcan buques transoceánicos en Palma y ello obliga a situar mercancía en Barcelona o Valencia".
- ¿Por qué no hay puerto franco?.
- ¿Se ha calculado el coste del teléfono como parte del coste de la insularidad?.
- Insularidad es falta de información de mercados y falta de profesionalidad.
- Las huelgas portuarias son un ejemplo de la insularidad.
- Deberíamos encontrar un tipo de industria que pudiera enviar mercancía a la Península aprovechando los contenedores vacíos de las navieras".
- Insularidad es demora de aprovisionamientos.
- El transporte influye en el IPC y éste en el coste de mano de obra en Baleares.

Menorca:

- Falta más espacio en bodega de aviones, y más vuelos.
- Problema de billetes de avión para estudiantes fuera de la isla.

- Falta de enlaces aéreos con el extranjero.

- Problema de reparación de maquinaria a cargo de personal especializado de la Península (40.000 Pts. viaje y dietas frente a 15.000 Pts dentro de Cataluña).

- Debería haber descuento de mercancías como en Canarias.

Ibiza- Formentera:

- El turismo es la única actividad, luego el transporte es fundamental y debería tener las tarifas competitivas con las de la Península.

- Problema de billetes para estudiantes que estudian fuera de la isla.

- El coste de insularidad también por el mayor coste del seguro de la mercancía transportada desde la Península.

- Es necesario tener stocks elevados para hacer frente a retrasos en aprovisionamientos.

- Falta de plazas en avión en ciertas épocas, y mala programación de vuelos y trayectos en barco.

6. RESUMEN Y CONCLUSIONES.

1.- Partimos de la dificultad de definir el "coste de la insularidad" en Baleares que entendemos refleja la problemática originada por el hecho insular frente al continental, tanto de España como del resto de la C.E.E. y no sólo referido al aspecto de los transportes sino también a la comunicación social, cultural y económica.

2.- Un estudio de este tipo comprende dos partes definidas: la cuantificable (relativamente y con reservas por la comparación de dos cosas no totalmente homogéneas), y la no cuantificable, que entendemos es la más importante de este estudio (si bien dedicamos más extensión a la cuantificación del sistema de transportes y el diferencial por coste de insularidad entre Baleares y España).

3.- Este estudio no agota el tema, dada su complejidad y por el proceso dinámico de la insularidad frente a la continentalidad. La variación de las áreas de gravitación de mercados, las mejoras en los sistemas de transportes y la misma estructura económica de Baleares (y de España o la C.E.E), provocará la necesidad de actualizar y revisar este estudio a partir de 1.992, como más tarde.

4.- El tema del coste de la insularidad ha perdido parte de su contenido "visceral", en los últimos años, por parte de los empresarios y población residente, pero sigue siendo un tema importante en la sociedad balear más en lo referente a la "comunicación" de personas, que al "transporte" de mercancías. Este es un fenómeno que sólo puede ser descrito rigurosamente tras muchos años de haber vivido en Baleares y de haberlo sufrido de algún modo ("cuellos de botella" en ciertas fechas para viajar a la Península, sensación de "ratonera" ante la necesidad de viajes urgentes, y falta de vías de comunicación alternativas en casos de huelga que, son cada vez más frecuentes en puertos y aeropuertos).

5.- La insularidad ha sido una desventaja histórica-económica frente al territorio continental (aunque también ha supuesto alguna ventaja como el quedar excluida Baleares de algunas guerras) pero especialmente ha sido la causa del establecimiento de una serie de delicados equilibrios ecológicos, sociológicos y económicos, que la evolución de los transportes y el nuevo modelo económico basado en el turismo están alterando. Algunos de forma positiva (economía), otros de forma negativa (ecología) y otros en ambos sentidos (sociológicos, como la tendencia negativa para el pequeño comerciante y la positiva para el empleado en el sector servicios).

6.- La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Mallorca, Ibiza y Formentera, al encargar este estudio partió de un punto de vista neutral sobre la "existencia o no" de un coste de insularidad (que se ha analizado para Menorca también, con la colaboración de su Cámara respectiva). Aplicando el rigor científico y el estudio de casi un año al tema, con la ayuda de una encuesta (con unos 400 empresarios) y de numerosas entrevistas con responsables de la economía y transportes de Baleares, hemos llegado

a la conclusión de que "sí existe un coste de insularidad", como coste "extra" por vivir en Baleares frente a un promedio de España.

7.- La existencia del coste de insularidad la constatamos en tres planos:

7.1- Reconocimiento oficial:

- el plus de insularidad para funcionarios de la Administración.
- el descuento para residentes en sus desplazamientos a la Península.
- el baremo corrector en la distribución del Fondo de Compensación Interterritorial.

7.2- Reconocimiento privado:

- el resultado de la encuesta anexa, en la que un 94,9% de los empresarios afirman su existencia, bien en transportes de personas, de mercancías, o por dificultar proyectos de inversión privada con capitales españoles o extranjeros, salvo en el sector turístico.
- el estado de opinión de los residentes de las Baleares, recogido en los medios de comunicación social, en especial para los viajes fuera de la isla respectiva y más notable aún para la de Menorca.

7.3- Reconocimiento económico (mensurable)

- Comprende este apartado el resultado del análisis realizado globalmente (no sector por sector, salvo una referencia extensa al turístico), más el resultado del análisis comparativo de los transportes en Baleares y en España.

7.3.1- La estructura económica de Baleares, con el mayor grado de "terciarización" de las regiones europeas (80% del P.I.B. c.f.) y con el mayor nivel de renta per cápita de España y el 67% del promedio de la C.E.E., permite a Baleares "soportar" el coste de su insularidad.

El sector turístico produce servicios que son consumidos "in situ" por turistas, en un 88% extranjeros, para los que la insularidad de Baleares no es una desventaja en su transporte aéreo (al menos hasta el verano de 1.988 en que los problemas de saturación del control de tráfico presentan un nuevo reto). Esta estructura es pues, si no la óptima, la mejor que podía tener Baleares en su condición insular en relación a sus recursos y su coste de transportes por insularidad, dentro de un esquema tradicional. Los nuevos sistemas de telecomunicación y de transportes pueden alterar en un futuro no lejano, la estructura económica de Baleares, aún siendo los "servicios" el sector líder.

También conviene matizar el tema del "nivel de renta per cápita familiar disponible" de Baleares, que no expresa rigurosamente el nivel de "riqueza"

de su población realmente residente ni puede ser motivo de exclusión de las ayudas del Estado Español y de la CEE para la dotación de infraestructuras mejores (en transportes, sanidad y cultura). En la medida en que el Estado Español dote a Baleares de las infraestructuras públicas que necesita (y que son crecientes en una economía basada en los servicios con vocación de mayor calidad) se recíprocara la solidaridad de Baleares con otras comunidades autónomas (inmigración y compra de suministros) y con el mismo Estado Español (divisas por turismo, principal exportación).

Por último otro tema relacionado con lo que tratamos en este apartado, es el del nivel de precios. Baleares en alimentos frescos (excepto carnes) se sitúa entre un 20 y un 30% (invierno y verano respectivamente) más que Barcelona, por ejemplo. Parte del diferencial corresponde al transporte, parte al consumo turístico, y parte al sistema de distribución comercial. Es interesante reseñar este hecho ya que el IPC de Baleares no refleja en alimentación (ni en su ponderación global de otros consumos) diferencias notables con el IPC medio en España, y ello puede inducir al error de creer que la "cesta de la compra" es igual de cara que para el conjunto del Estado español, cuando lo que ocurre es que se perpetúa este diferencial.

7.3.2- La balanza comercial de Baleares con el exterior, presenta tres aspectos: el tráfico interinsular y el de Baleares con el resto de España y el extranjero.

7.3.2.1- Es destacable el escaso TRAFICO INTERINSULAR, en unas islas relativamente cercanas y que forman parte de una misma cultura y región. En parte la causa es la similitud de sus estructuras económicas, a excepción de Menorca donde el peso del sector industrial es mayor (que no necesitan inputs interinsulares sino de la Península) y en parte por un alejamiento social en el que el coste de la "doble insularidad" ha sido causa importante. Así tenemos que en el tráfico de mercancías el interinsular representa sólo el 5,2% de las marítimas y el 38,5% de las aéreas, y en el transporte de pasajeros los porcentajes son del 2,1% para el barco y el 14% para el avión. De forma resumida podríamos decir que Ibiza "depende" más de la Comunidad Valenciana y Menorca de Cataluña, quedando Mallorca en un plano medio, con predominio de Cataluña. Es destacable el hecho de que no existen enlaces directos marítimos o aéreos entre Ibiza y Menorca.

7.3.2.2- Veamos ahora el tráfico con el RESTO DE ESPAÑA, para las mercancías: en el transporte marítimo, excluyendo el de combustibles, Baleares mueve el 45% de mercancías (en Tm) por Barcelona, el 27% por Valencia y el 28% por otros puertos españoles (excluyendo el tráfico interinsular). Para el transporte aéreo tenemos los siguientes porcentajes para mercancías movidas: el 42% por Barcelona, el 29% por Madrid, el 16% por Valencia-Alicante, y el 13% por otros aeropuertos españoles (excluyendo el tráfico interinsular).

Para las personas: por mar el 60% del movimiento es con Barcelona y el 40% con la Comunidad Valenciana (Valencia, sobre todo, parte con Denia y algo con Alicante, y en los dos últimos casos sólo desde Ibiza). En total cerca de 1.145.000 personas movidas. Por avión el 40% con Barcelona el 22% con Madrid, el 8% con Valencia, el 5% con Alicante y el 25% restante con otros aeropuertos. En total 2.546.000 (excluyendo interinsulares).

7.3.2.3- Con respecto al EXTRANJERO, y para mercancías podemos distinguir el movimiento marítimo y el aéreo. Por mar el comercio se reparte así (TM): Gran Bretaña el 22%, Francia el 21%, E.E.U.U. el 19%, Italia el 13%, Egipto el 5%, Brasil el 4% y el resto de países el 16%. Por avión, con Londres el 20%, con Zurich el 19%, con Frankfurt el 18%, con París el 12% y el 31% restante con los demás aeropuertos extranjeros. (Tm).

Y para el transporte de personas al/del extranjero, por mar fueron unos 7 mil pasajeros en la línea Ibiza-Palma-Sète (Francia) más unos 65.000 en cruceros turísticos a Baleares. Por avión, el tráfico es casi todo por movimiento turístico con unos 6,1 millones de llegadas a Baleares, que en un 45% proceden del Reino Unido, el 29% de Alemania, el 5% de Francia, y del resto de países europeos el 21% restante, sin que exceda del 3% la participación de un país en concreto.

7.3.2.4- Resumiendo esta balanza de transportes exteriores de Baleares, tenemos que el 90% de las mercancías se mueven por puertos y el 10% por aeropuertos, excluyendo combustibles. Y para las personas (incluyendo turismo y tráfico interinsular) el 7,7% por barco y el 92,3% por avión. Sin turismo los porcentajes serían el 30% y el 70% respectivamente, para los residentes. El total de personas movidas fuera de Baleares en 1.987 fue de 17 millones, de los que el 17% eran residentes y el 83% turistas (no-residentes). Para las mercancías (sin combustible) el reparto de Tm. movidas sería de: 85% con España y 15% con extranjero, en su total por mar y aire. Por islas los movimientos de personas serían del 71,5% de Mallorca, el 18,8% de Ibiza y el 9,7% de Menorca. Y para las mercancías (Tm) sería: el 66% para Mallorca, el 21% para Ibiza y el 13% para Menorca.

Una estimación de la balanza comercial de Baleares con el exterior valoradas las mercancías en pesetas de 1.987, sería aproximadamente de un déficit de 398.000 millones, siendo la tasa de cobertura del 14,3% mientras que en 1.980 fue del 27,1%. Esta baja de la cobertura de las exportaciones físicas sobre el déficit refleja la creciente "terciarización" de la economía balear, debido a la actividad turística que es a su vez una exportación invisible que se estima en unos 379.000 millones de bienes y servicios, que cubren el 95% del déficit de la balanza comercial de Baleares.

Hemos tratado como déficit "exterior" el conjunto de "extranjero" y "resto del Estado español". El déficit de comercio exterior con registro de Aduanas, en 1.987 fue de 7,8 mil millones de ptas. y según el Ministerio de Comercio de 9,1 mil millones (mayor al contabilizar actividades de empresas

de Baleares cuyos movimientos aduaneros se realizan en otras aduanas españolas además de las de Baleares). Este déficit por mercancías queda ampliamente cubierto por la exportación "turística" de 314 millones de pesetas (sólo turismo extranjero) que representa 20 veces más que la exportación registrada en aduanas de Baleares. Baleares cuenta con más del 18% de los ingresos brutos por turismo extranjero de España. Hemos visto pues la gran dependencia de Baleares con respecto al exterior y su importante aportación a la balanza de bienes y servicios de España, por transformación de inputs procedentes de fuera de Baleares (un 37% del total que alcanzaría el 58% si añadiéramos productos de consumo privado) en bienes y servicios que en un 47% son de consumo turístico.

7.3.3- El diferencial del coste de transporte entre Baleares y el promedio español:

Aún siendo este aspecto del coste de la insularidad mensurable, las reservas que hacemos deben ser tenidas en cuenta para no dar a los porcentajes que se exponen a continuación más valor que el comparativo entre medios de transporte distintos y por tanto con tarifas y servicios no totalmente homogéneos. Vamos a comparar el coste del transporte por mar y aire entre Baleares y la Península, con iguales recorridos con camión y tren allí, y para soslayar una comparación todavía más compleja tomamos no una región española "similar" a Baleares (que no existe a excepción de Canarias pero cuya comparación no es extrapolable a Baleares por razón de distancia y régimen de puerto franco) sino un promedio teórico del Estado español. Eliminamos el coste del combustible (importación-distribución). Sumando transporte de personas y mercancías, aplicando un criterio de reparto per cápita, y restando parte de la facturación de transporte por uso turístico, y asimismo deduciendo los descuentos por residencia, tenemos:

a)- el coste de la insularidad por transporte es de un 1% del P.I.B. de Baleares.

b)- el coste de la insularidad por transporte representa de promedio el 15% más el coste de transporte en el conjunto de España.

c)- el coste de la insularidad medido como porcentaje del coste total del transporte de Baleares equivale a un 13% de la facturación anual de las empresas operantes en Baleares.

Pasamos ahora a comentar cada uno de estos epígrafes:

a) El coste de insularidad por transporte sumaría unos 7.958 millones de Pts, de los que el 40% corresponderían al transporte de personas y el 60% al de mercancías, y sería el 1% del PIB. Al analizar el diferencial de coste de transporte no podemos comparar sólo la parte movida fuera de las islas sino el conjunto ya que los transportes suponen parte de trayectos terrestres y parte no terrestres, es decir con cambios modales. Es destaca-

ble que el coste de insularidad expresado sería mayor si el coste de transporte terrestre para personas y mercancías en Baleares no fuera menor que el equivalente al conjunto de España. Es decir, en Baleares el mayor coste de transporte marítimo-aéreo, es en parte compensado por un menor coste terrestre dentro de cada isla, debido a la dimensión geográfica, a las concentraciones urbanas alrededor de una capital, y a la escasez de servicios de transporte público (no existe RENFE por ejemplo, y la efectividad del servicio FEVE de Palma-Inca no es significativa para este estudio).

El coste de insularidad medido en relación al PIB de Baleares, representa una tendencia decreciente. Según un estudio de Miguel Alenyar de 1982 ("Introducció a l'Economia de les Balears" 1.984 Caja de Baleares) sobre el mismo tema, si bien la metodología empleada difiere de la nuestra, en 1978 era del 1,7%, en 1980 del 1,6% y en 1982 del 1,3%. La explicación es que el PIB balear ha crecido por encima del nacional en estos años, y el componente de "servicios" (turismo) ha aumentado su participación, lo que representa mayor valor añadido sobre unos inputs o mercancías relativamente menos importantes, en una economía muy "terciarizada".

b) El coste de la insularidad por transporte comparado con "España", también había sido otros años mayor del 15% en que lo estimamos en 1.987. La razón de la disminución del coste proviene de la mejora en la eficacia del transporte marítimo por parte de las navieras que han realizado un esfuerzo inversor importante en la modernización de las flotas. A partir del uso masivo del contenedor y del cada día mayor uso del sistema "ro-ro" (camión o plataforma dentro del barco) se han abaratado los costes operativos y ha permitido a las navieras aplicar tarifas cuya evolución no diverge significativamente de la del IPC, desde 1984 al nacer la Conferencia de Fletes Península-Baleares. Las economías de escala derivadas del mayor tráfico marítimo, a su vez debido al desarrollo turístico y de la construcción han ayudado a estabilizar el sector de transportes marítimos, que por otra parte está sufriendo presiones desestabilizadoras por la conflictividad laboral en los trabajos de estiba-desestiba.

El coste de insularidad promedio por transporte, de un 15% más en Baleares en relación a España en conjunto, se compone de un 19,6% de mayor coste en el transporte de personas y un 13,5% más en el transporte de mercancías. El hecho de que existe un mayor coste de transporte en Baleares no presupone que el transporte marítimo y el aéreo en sí sean más caros, para un trayecto de kilometraje similar con otros puntos de origen y destino de la España peninsular operados con navieras y compañías aéreas. Lo que significa es que por tener que usar un medio de transporte "no-terrestre" y discontinuo en trayectos fuera de sus islas, los residentes y mercancías de Baleares incurren en un mayor desembolso por transporte, comparativo con un promedio de España, incluyendo todos los tipos de transporte (también el terrestre). Los porcentajes mencionados son promedios de una compleja realidad tarifaria en el sector transportes.

- Así tenemos que en el transporte marítimo de mercancías la diferencia de coste de un trayecto promedio desde un puerto de la Península a un puerto de Baleares, con "arrastre" de un contenedor desde el puerto de Palma por ejemplo al Polígono, sería de un 15% más caro que el mismo trayecto con camión entre dos puntos interiores de la Península, debido principalmente al cambio modal, es decir, al coste "extra" del arrastre. Si se compara este caso con transporte en la Península por RENFE la diferencia sería de un 60% más caro en Baleares, teniendo en cuenta que la tarifa del ferrocarril es más barata que el transporte discrecional por camión, al estar subvencionada. En cambio, en el transporte de "rolones" sin manipulación portuaria, no existe el sobre coste por "arrastres".

En el transporte aéreo de mercancías no existe este tipo de coste "extra" por cambio modal ya que éste se realiza en toda España (trayecto aeropuerto-origen/destino).

- En el transporte de personas, si el trayecto es de costa balear a costa peninsular, con descuento de residencia ya tomado en cuenta, tanto si es viaje por barco o en avión, la diferencia de coste es de cerca del 100% comparando con tarifa RENFE (2 clase) para similar recorrido dentro de la Península. Si se incrementa la distancia a recorrer en el interior de España esta diferencia disminuye, y por ejemplo el Palma-Madrid en avión sólo supone un 8% más que Palma-Valencia en barco más Valencia-Madrid en RENFE. Existe pues todavía un diferencial que podría ser compensado si el descuento por residencia se elevase al 33% para viajes a la Península (actualmente es del 25%) igual al que gozan los residentes de Canarias.

c) Antes de explicar los componentes del promedio del 13% de facturación por transportes como coste de insularidad, queremos apuntar aquí un hecho notable en el tráfico marítimo de Baleares y es que las mercancías viajan normalmente en el sentido Península-Baleares, y los trayectos Baleares-Península no llegan a cargar el 15% de mercancía útil en bodega, y sin embargo las tarifas son más reducidas por tratarse en muchos casos de transporte de taras y contenedores vacíos, algo que no ocurre ni en RENFE, ni en transporte aéreo, ni en transporte discrecional por carretera, con tanta incidencia negativa para el transportista. Y a pesar de ello el coste de insularidad por transporte de mercancías para Baleares sólo es un 9,2% de su facturación por transporte, como promedio.

Para el transporte de personas el promedio, es del 16,4% de su facturación, teniendo en cuenta que se trata de una repercusión per cápita de todos los residentes, independientemente del uso mayor o menor de los distintos modos de transporte.

7.4- Realidad insular (no cuantificable):

Aun siendo a nuestro entender el aspecto más gravoso de la insularidad al no poderlo cuantificar puede parecer resultado de una actitud subjetiva, y

sin embargo hemos aplicado el mismo rigor científico a su tratamiento. Veamos sus distintas facetas:

7.4.1- Los tiempos perdidos en los procesos productivos por causa de la insularidad, los comentábamos en un artículo de 7.7.86 en el periódico "Baleares", con el título "Mallorca, los costes invisibles de su economía". En este apartado entran los retrasos de suministros para la venta y fabricación, cuando se agota el almacén (ruptura de stocks) así como los retrasos en reposición o arreglo de piezas o maquinaria defectuosa cuyo servicio técnico balear en muchas ocasiones es incapaz de solucionar. En la Península, una urgencia de este tipo se solventa con menor tiempo y coste, al poder disponer del transporte por carretera no sometido a limitación alguna más que las horas no laborables y días festivos.

Al margen de causas de fuerza mayor (huelgas, meteorología, etc) este problema presenta una doble lectura. Por una parte, la mejora de los suministros por vía marítima (ya comentados) y aérea (con crecientes servicios "urgentes aéreos") contribuyen a dar confianza al empresario que ha reducido considerablemente sus stocks almacenados (menos de los esperados por el desarrollo general de actividad que equivale a mayores ventas). Y por otra parte, el riesgo de ruptura de stocks comporta mayores problemas que antes, cuando el empresario tenía ya una reserva mayor frente a un sistema de suministros menos eficiente que el actual. También podríamos mencionar los inconvenientes para las personas por los retrasos en estos viajes.

7.4.2- Los costes de producción en Baleares son en general superiores a los de empresas similares en la Península, por varias razones: por escasa dimensión del mercado geográfico (si bien se puede enviar producción fuera de Baleares, ello implica un coste de transporte más un coste burocrático) que sitúa a las empresas en peor situación competitiva. Peor aún con las de "servicios" ya que éstos suelen ser ofrecidos in situ, y hemos visto lo gravoso del coste de transporte de personas fuera de Baleares.

Existen unos costes laborales por encima de la media nacional, que en parte son atribuibles al hecho insular por la falta de movilidad de la mano de obra entre islas y fuera de Baleares, y en parte a una evolución salarial que contempla un plus de residencia en algunos casos o el mayor coste de la vida (en especial la alimentación ya citada antes) en otros.

Y por último el hecho insular y el mayor coste de producción, como resulta de la encuesta realizada, impiden la implantación de actividades económicas e inversiones alternativas a las de "servicios".

El coste de insularidad así considerado puede ser gravoso para ciertas industrias manufactureras, con baja relación "valor añadido/peso-volumen", que reciben inputs de la Península y exportan la mayor parte de su producción allí. En este tipo de actividades se encontrarían las cárnicas, muebles, agrícolas (patata) y para ellas se podría estudiar una ayuda similar a la que

gozan en Canarias los productos agrícolas y los manufacturados que son enviados a la Península. En todo caso, y en el contexto del Mercado Común de 1992, las posibilidades de supervivencia pueden ser críticas en algunas actividades si no se aseguran calidades y marcas de origen, junto a una mayor promoción comercial.

7.4.3- El coste de oportunidad por falta de alternativas de transporte, es también un aspecto del coste de la insularidad. La limitación que impone el transporte por mar y aire tiene varias facetas: la inseguridad de asiento o espacio en determinadas fechas u horas del día, la inseguridad por causas atmosféricas, la creciente conflictividad laboral en puertos y aeropuertos que ha experimentado Baleares en los últimos dos años, y que generalmente no obedece a motivos sobre los que esta Comunidad tenga un control político o económico, y por último la sujeción a horarios y rutas preestablecidas por las empresas transportistas.

Baleares tiene 6 vehículos para 10 habitantes, la mayor proporción de España. Al margen de una parte que está dedicada al alquiler turístico, existe una mayor inversión por habitante aquí que no sólo es consecuencia de un mayor nivel de renta sino de un insuficiente sistema de transporte público tanto urbano como interurbano. La insularidad juega aquí de nuevo su papel ya que la disgregación de la Comunidad Balear en archipiélago impide de modo importante el establecimiento de un sistema de transportes económicos y públicos. Pero no debería ser obstáculo para una ampliación de la red ferroviaria en la isla de Mallorca, en unos momentos en que las inversiones en RENFE (más cobertura de pérdidas de explotación) para los próximos cuatro años, resultarán en 12.000 Pts. por español y año. De este importe Baleares merece recibir también algo.

Por otra parte dentro del plan de modernización de aeropuertos de cara al año 1992 se prevé una inversión en el aeropuerto de Palma para los próximos cuatro años que representará unas 4.900 Pts. por persona y año. Sin embargo, a diferencia de RENFE, el aeropuerto de Palma es el más rentable de España, con un beneficio de explotación en 1987 de unos 4.200 millones de Pts., que equivale al 148% de la inversión a recibir en un año.

7.4.4- La insularidad es también una circunstancia determinante del bienestar de una comunidad, no solo el económico. Desde este punto de vista serían pocos los "insulares" que desearían perder esta "condición" si bien cada día son más conscientes de las limitaciones que la disgregación en varias islas de nuestra comunidad implica costosos inconvenientes en materias de servicios públicos como sanidad (hospitalaria), educación (Universidad de les Illes Balears situada en Mallorca), administración pública (un Consell Insular en cada isla) y el tema de transportes ya analizado.

La utilización óptima de los recursos naturales y humanos queda imposibilitada en el esquema actual, en parte importante, por el hecho de la configuración de Baleares en archipiélago que se ha llamado la "doble insularidad".

Las economías insulares requieren un crecimiento armónico y equilibrado de sus estructuras y sectores, dada la fragilidad de sus recursos y la misma idiosincrasia de la población.

La insularidad está incidiendo, vía mejora de transportes marítimos, en una nueva estrategia de distribución comercial en Baleares. En especial para artículos de consumo perecedero y compra repetitiva, con una notable expansión de las grandes superficies e hipermercados.

Los márgenes de distribución se van reduciendo con esta competencia y afectan al pequeño comercio de forma importante. Ello representa una alteración de un equilibrio social de consecuencias insospechadas ante la falta de alternativas de reciclaje de personas y capitales hacia actividades productivas, que no sean las de contenido especulativo o las del sector de servicios ya sobredimensionado. La repercusión del coste de insularidad es mayor sobre aquel segmento de población que necesita viajar fuera de su isla respectiva y sobre aquel que obtiene menores rentas de trabajo.

Por otra parte, el turista tiene menor sensibilidad para detectar este coste al estar englobado en un "paquete turístico".

8- La CEE y la insularidad de Baleares, región europea:

Este estudio quiere llamar la atención sobre el "Acta Unica Europea" que será de plena aplicación a partir de 1992, y en particular sobre el gran dinamismo que el sector transportes terrestres por tren está teniendo actualmente bajo los auspicios del Gobierno Español y la CEE. Baleares queda marginada de estas enormes inversiones y mejoras en los sistemas de transportes que la Península tendrá en un futuro próximo. Los centros de gravitación comercial y de suministros de inputs de Baleares pueden incluso variar su localización geográfica dentro del mapa de la Europa Comunitaria, y Baleares continuará dependiendo de sus enlaces aéreos y marítimos para acceder a ellos. En un mercado de transportes de mayor liberalización, todo ello puede suponer una nueva estrategia de los transportes de Baleares, que hoy sigue en manos de la Administración Central del Estado español, ya que el Gobierno Balear sólo tiene competencias limitadas al transporte interinsular, y aún éste en la práctica sigue controlado por el Gobierno de la nación.

En el "Estudio de los Transportes de las Islas periféricas de la CEE" (*) recién publicado, se denuncia esta falta de competencia de las autoridades regionales de Baleares sobre los transportes aéreos y marítimos. Se dice textualmente:

* "Estudio del transporte de las islas periféricas de la C.E.E: Baleares, Canarias, Madeira y Azores". 1.988 Octubre. Editado por la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas de la C.E.E".

"Esta ausencia de medios de control, o esta restricción de competencias, son lamentables dada la importancia crucial del sector de los transportes no terrestres para la planificación de la gestión de las economías insulares".

9- A modo de resumen y conclusión final diremos que el coste de insularidad cuantificable ha disminuido en los últimos 10 años, pero que los costes no mensurables siguen siendo importantes y en algunos casos incluso pueden tener más incidencia que antes, en un mundo más intercomunicado pero donde la disrupción de esta comunicación puede llegar a ser caótica en espacios geográficos como los insulares sin las mismas alternativas de los continentales.

Si bien la insularidad no ha impedido a Baleares alcanzar un alto nivel de desarrollo terciario en su economía, sí ha condicionado precisamente la continuación de un modelo económico basado sólo en el turismo, y dificulta actualmente la diversificación que se podría esperar de las nuevas alternativas originadas por la incorporación de España en la CEE.

10- Y en el capítulo de reconocimiento de facilidades para realizar este trabajo, deseo en primer lugar destacar la de la misma Cámara de Comercio y la Comisión creada para seguimiento de este particular estudio presidido por Lucas Estarellas. En el aspecto bibliográfico han sido muy valorados los estudios previos sobre el mismo tema, realizados por competentes economistas, así como el importante fondo bibliográfico sobre la economía de Baleares, en sus distintos sectores, realizado por un equipo dirigido por Eugeni Aguiló, Catedrático de Economía de la U.I.B., y patrocinado por la Banca March para el Govern Balear. Ha sido también muy útil el recién publicado trabajo de la Conselleria d'Economia i Hisenda de la CAIB, las "Tablas Input-Output y la Contabilidad Regional de Baleares", herramienta imprescindible de cualquier región que desee conocer mejor las interrelaciones y magnitudes de su actividad económica.

Y por último, pero no menos importante, quisiera agradecer la colaboración de casi 500 empresarios, entre encuestados y entrevistados, cuyas opiniones han sido de una importancia decisiva para este estudio.

El estudio basado en datos de 1987, se terminó a fines de 1988.

BIBLIOGRAFIA

- Tablas Input-Output de Baleares 1983- Universitat de les Illes Balears- Conselleria d'Economia i Hisenda, de la CAIB.
- Contabilidad Nacional de España-1984-INE
- Informe Anual sobre los Transportes, el Turismo y las Comunicaciones- 1986. Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.
- Memoria 1987- Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación, de Mallorca, Ibiza-Formentera, y Menorca.
- Los transportes en las Baleares 1983. Francisco Sastre-Eugenio Aguiló, para Banca March-Govern Balear.
- La Industria en las Baleares 1985- Esperanza Munar-Eugenio Aguiló para la Banca March-Govern Balear.
- Anuario Estadístico del Transporte Aéreo de España-1986- Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de T.T. y C.
- El Comercio Exterior de Baleares 1979. Esteban Bardolet-Banca March.
- Los sectores económicos de Cataluña y Baleares en el momento de la entrada en la CEE: el turismo (Esteban Bardolet) y los transportes (Alfonso Rodríguez- Isaac Lahuerta). 1986 La Caixa-Documento de trabajo nº12.
- Tráfico de cabotaje: origen y destino de las mercancías 1986. Dirección General de Puertos y Costas-MOPU.
- España y la política de transportes en Europa.1986. Secretaría General Técnica del Ministerio de T.T.y C.
- Butlletí d'Estadística Balear 1988. 2º trimestre-Institut Balear d'Estadística Govern Balear.
- Transporte Marítimo de Mercancías en las Islas Baleares-1980- Francisco Rosselló- Antonio Barceló, para Conselleria de Transportes de la CAIB.
- El transporte en España. 1987- Servicio de Estudios del Banco de Bilbao.
- Renta Nacional de España 1985- Banco de Bilbao.
- Análisis, previsiones y contraste de tráficos en el sistema portuario español 1987- MOPU- Dirección General de Puertos y Costas.
- Anuario del Mercado Español 1987- Banesto.
- Evolución Económica de Baleares 1987- Sa Nostra y Banca Catalana.

- Memoria Anual 1987. Puerto de Palma de Mallorca- MOPU
- La economía de Baleares a la hora de la CEE 1985. Banco Exterior de España para Govern Balear.
- Estudio del transporte de las islas periféricas de la C.E.E: (1988) Baleares, Canarias, Madeira y Azores. Editado por la Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas de la CEE (autor Jean Didier Hache-Centro Europeo de Desarrollo Regional).
- . Estudio del transporte de las islas periféricas de la Comunidad. Problemas y posibilidades de mejora. 1985 - Conferencia de Regiones Periféricas Marítimas de la CEE.
- Mercabarna. Memoria 1987 y Boletines Informativos Mensuales.
- Mercapalma. Memoria 1987 y Boletines Informativos Mensuales.
- IBERIA. Líneas Aéreas de España- Memoria 1987
- AVIACO. Líneas Aéreas- Memoria 1987.
- Transmediterránea. Memoria 1987
- Aspectos geográficos de Mallorca. 1975- Bartolomé Barceló (Separata de "Baleares: Antología de Temas "CITE").
- Introducció a l'economia de les Balears. 1984- Miquel Alenyar- Sa Nostra.
- Informe sobre el cost d'insularitat-1980- Miquel Alenyar- Conselleria de Transports i Comunicacions del Govern Balear.
- El coste de la insularidad -1974- Pere Costa-Banca Catalana-Separata resumen de original patrocinado por el Ayuntamiento de Palma.
- Revista Lluc- Enero-Febrero 1983 dedicada a insularidad (M.Alenyar, P.Costa, A. Fleixas, F. Navinés).